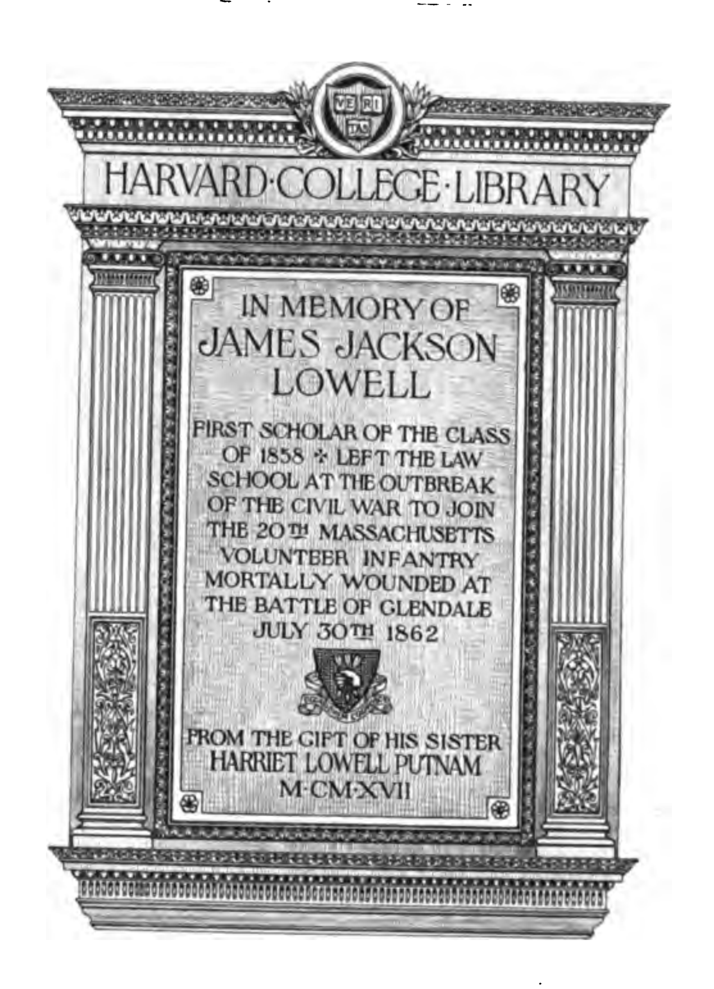




VE RI TAS
HARVARD·COLLEGE·LIBRARY
IN MEMORY OF
JAMES JACKSON
LOWELL
FIRST SCHOLAR OF THE CLASS
OF 1858 ∴ LEFT THE LAW
SCHOOL AT THE OUTBREAK
OF THE CIVIL WAR TO JOIN
THE 20TH MASSACHUSETTS
VOLUNTEER INFANTRY
MORTALLY WOUNDED AT
THE BATTLE OF GLENDALE
JULY 30TH 1862
FROM THE GIFT OF HIS SISTER
HARRIET LOWELL PUTNAM
M·CM·XVII

# HISTOIRE

DU

# COMMERCE DE MARSEILLE

PENDANT VINGT ANS

(1855-1874)

PAR OCTAVE TEISSIER

ANCIEN ARCHIVISTE DE LA VILLE DE MARSEILLE

OFFICIER DE L'INSTRUCTION PUBLIQUE, CHEVALIER DE LA LÉGION D'HONNEUR

OUVRAGE QUI A OBTENU LE PREMIER PRIX

AU CONCOURS FONDÉ PAR M. LE BARON FÉLIX DE BEAUJOUR

PARIS

LIBRAIRIE GUILLAUMIN ET C[ie]

14, RUE RICHELIEU, 14

MARSEILLE

LIBRAIRIE MARSEILLAISE

15 A, RUE PARADIS, 15 A

1878

# HISTOIRE

DU

# COMMERCE DE MARSEILLE

MARSEILLE

IMPRIMERIE ET STÉRÉOTYPIE T. SAMAT

15, QUAI DU CANAL, 15

# HISTOIRE

DU

# COMMERCE DE MARSEILLE

PENDANT VINGT ANS

(1855-1874)

PAR OCTAVE TEISSIER

ANCIEN ARCHIVISTE DE LA VILLE DE MARSEILLE

OFFICIER DE L'INSTRUCTION PUBLIQUE, CHEVALIER DE LA LÉGION D'HONNEUR

OUVRAGE QUI A OBTENU LE PREMIER PRIX
AU CONCOURS FONDÉ PAR M. LE BARON FÉLIX DE BEAUJOUR

PARIS
LIBRAIRIE GUILLAUMIN ET C[ie]
14, RUE RICHELIEU, 14

MARSEILLE
LIBRAIRIE MARSEILLAISE
15 A, RUE PARADIS, 15 A

1878

# PRIX

FONDÉ PAR

# M. LE BARON FÉLIX DE BEAUJOUR

## EXTRAIT DU RAPPORT FAIT PAR M. AUGUSTIN FÉRAUD

Au nom du Jury d'Examen (1)

## SUR LE CONCOURS DE L'ANNÉE 1874

N° 5. — *Marseille deviendra la Reine de la Méditerranée*. . . . . . . . . . . . . . . . .

C'est bien là l'historique absolument complet, sans lacunes, du commerce de Marseille, depuis 1855.

Travail considérable et défiant toute critique, dans la partie consacrée à l'exposé de ce qui a été et de ce qui est.

L'auteur a traité avec le plus grand soin, avec une méthode parfaite, tout ce qui se rattache à cette longue période et, dernier mérite, il a su ne pas donner à son œuvre des proportions excessives.

Les relevés statistiques du commerce de Marseille, de ses opérations de transit et d'entrepôt, sont incontestablement la perfection de ce qui peut être fait en ce genre.

On en peut dire autant de la partie traitant de l'état actuel de notre commerce et des tableaux, fournis à l'appui, qui sont de vrais chefs-d'œuvre.

Tout ce que l'étude intelligente des choses peut faire connaître, l'auteur l'a condensé dans son ouvrage et il l'a exposé avec une clarté qu'aucun autre des concurrents n'a, à beaucoup près, égalée, et qui lui eût obtenu l'intégralité du prix, si les conclusions avaient été à la hauteur de la partie historique. Mais, pour ce qui a trait aux conclusions, l'ouvrage est faible et, sauf une très intelligente appréciation du développement que pourrait donner à notre Marine, le perfectionnement de nos moyens de transport à l'intérieur, par voie ferrée et fluviale, ne révèle chez l'auteur, quant aux réformes à adopter, que de vagues aspirations.

---

(1) Composition du Jury : MM. Ch. Gounelle, membre de la Commission municipale; Félix Gardair, membre de la Chambre de commerce; Augustin Féraud, juge au Tribunal de commerce; Alexis Rostand, directeur du Comptoir d'Escompte, membre de l'Académie de Marseille; Bernard, ingénieur en chef des Ponts-et-Chaussées, membre de la Société de statistique.

L'œuvre, insuffisante à ce point de vue, est, nous l'avons dit, parfaite à tous autres égards et constitue une histoire absolument complète du commerce de Marseille, pendant vingt années. Aussi le jury n'a-t-il pas hésité à lui donner le premier rang.

La Commission, résumant les dispositions arrêtées dans ses précédentes séances, a décidé :

1° Qu'il y a lieu de faire application de la somme mise à sa disposition par la Commission Municipale, et par délibération du 9 octobre 1877;

2° Qu'il n'y a pas lieu d'accorder un prix unique;

3° Que la somme de quinze mille francs est à répartir entre les concurrents, ci-après désignés :

Qu'il est alloué :

1° SIX MILLE FRANCS à l'auteur de l'ouvrage n° 5 :
*Marseille deviendra la Reine de la Méditerranée.* (M. Octave Teissier);

2° QUATRE MILLE FRANCS à l'auteur de l'ouvrage n° 4 :
*Félix qui pôtuit.* (M. Étienne Jouham);

3° QUATRE MILLE FRANCS à l'auteur de l'ouvrage n° 1 :
*Autrefois cinq ans.* (M. Louis Bernard).

A titre de récompense pour le mérite de leurs œuvres, avec obligation, pour chacun d'eux, de faire imprimer, à ses frais et à cinq cents exemplaires, l'ouvrage déposé.

4° MILLE FRANCS à l'auteur de l'ouvrage n° 3 :
*Pro Deo! Pro Gallia!* à titre d'encouragement. (MM. Urbain et Henri Teissère, frères);

5° Que tout exemplaire d'un des ouvrages récompensés devra reproduire *in extenso* les conclusions du présent rapport, depuis ces mots :

« La Commission, résumant les dispositions arrêtées dans ses précédentes séances. . . »

6° Qu'il sera donné avis de la présente décision à chacun des auteurs, ainsi qu'à M. le Maire, le tout aux fins de son exécution.

Marseille, le 24 Octobre 1877.

*Le Rapporteur,*

AUGUSTIN FÉRAUD.

# SOMMAIRE

PAGES

INTRODUCTION . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . 1

CHAPITRE PREMIER. — Situation actuelle. — Importance du commerce de Marseille. — Agrandissement de la Ville. — Population. — Travaux publics. — Les nouveaux Ports. — Les Docks. — Le Chemin de fer. — La Télégraphie électrique . . . . . . . . . . . . . . . . . . 7

CHAPITRE II. — Mouvement général de la navigation. — Commerce extérieur et cabotage. — Équipages. — Pavillons français et étrangers. — Navires à voiles et à vapeur. — Colonies. — Algérie. — Pêche à la morue. — Grand et petit cabotages. — Navigation et mouvement des marchandises. — Effectif de la marine marchande à voiles. — Navigation à vapeur. — Classement, d'après leur tonnage, des navires à voiles et à vapeur. — Classement, d'après la force de leurs chevaux, des bateaux à vapeur. . . . . . . . . . . . . . . . . . . . 25

CHAPITRE III. — Mouvement commercial du port de Marseille. — Commerce général. — Commerce spécial. — Comptes relatifs au mouvement des marchandises. — Etat actuel des principales branches du commerce et de l'industrie. — Relations commerciales du port de Marseille avec les colonies françaises et les puissances étrangères. — Transit. — Entrepôts. . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . 111

CHAPITRE IV. — Résultats obtenus. — Améliorations proposées. — Progrès réalisés sous l'influence de la liberté commerciale. — Création de nouvelles voies ferrées. — Réduction des tarifs. . . . . . . . . . . . 201

APPENDICE. — Port de Marseille. — Budget municipal. — Travaux publics. — Monographies des principales branches du commerce et de l'industrie de Marseille. — Statistique. — Documents divers. — Navigation intérieure (le Rhône et le Canal latéral) . . . . . . . . . 211

TABLE DES MATIÈRES . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . 369

# INTRODUCTION

---

Dans un rapport publié en 1855, M. Clapier, ancien député, a défini, en ces termes, le but éminemment utile que s'est proposé M. le baron Félix de Beaujour, en instituant le prix quinquennal qui porte son nom :

« Il existe, dans le commerce, une pratique que la prudence a introduite, dont la loi fait une obligation, que tout commerçant soigneux observe religieusement, c'est de dresser annuellement l'inventaire de sa situation ; ce n'est pas seulement un règlement indispensable à toute bonne organisation commerciale, c'est un utile retour vers le passé, une appréciation exacte des progrès ou de la décadence de l'entreprise dirigée. Le livre d'inventaire est le conseiller le plus sûr, l'ami le plus véridique, l'indicateur le plus intelligent qu'un négociant puisse consulter.

« Une grande ville de commerce doit aussi, de temps à autre, faire son inventaire. — Le tableau des faits accomplis, reproduisant, avec une inexorable véracité, les alternatives de malaise ou de prospérité qui se sont manifestées dans les diverses sources de la richesse publique, conduit à rechercher les causes de ces variations, à porter remède aux industries en souffrance, à développer les industries fécondes, à chercher les moyens de lutter contre les nations rivales, et préparer les succès de l'avenir, par une appréciation exacte du passé.

« Depuis quelques années, toutes les nations commerçantes, appréciant les avantages de semblables recherches, publient annuellement un tableau de leur commerce et de leur navigation.

« Ces renseignements, puisés aux sources administratives, sont d'un haut intérêt pour la science, qui peut se contenter de résultats généraux, de faits groupés par grandes masses, et d'appréciations faites, pour ainsi dire, à vol d'oiseau.

« Mais leur utilité pratique n'est complète qu'autant que chaque ville, chaque industrie, dégage de ces grands résumés d'ensemble les résultats spéciaux qui l'intéressent, pour se rendre un compte exact de la part qu'elle prend au mouvement général, et y puiser les enseignements propres à éclairer sa marche.

« Ce travail n'est pas sans difficultés d'exécution; il exige des soins attentifs, de laborieuses recherches, une certaine habitude de décomposer et de classer les faits généraux. Il ne peut être bien fait, qu'en comparant sans cesse les renseignements administratifs à ceux que fournit la pratique des affaires; en les contrôlant et les complétant les uns par les autres (1). »

Ces observations expliquent et complètent, de la manière la plus heureuse, le programme inséré dans l'acte de fondation du prix Beaujour (2). Je m'en suis inspiré et j'ai essayé de m'y conformer, dans la rédaction du Mémoire sur le Commerce de Marseille, que je soumets aujourd'hui au concours.

Il m'a paru, en effet, que pour remplir exactement les conditions de ce programme, il fallait :

(1) *Prix fondé par M. le baron Félix de Beaujour. Rapport fait par M. A. Clapier, au nom du jury d'examen, sur le concours de l'année 1855.* — Marseille, 1857.

(2) Cet acte, qui porte la date du 20 janvier 1831, est ainsi conçu : « M. le baron Félix de Beaujour a déclaré vouloir fonder, en faveur de la ville et du commerce de Marseille, un prix quinquennal, qui sera décerné à l'auteur du meilleur ouvrage sur le commerce de Marseille. Cet ouvrage pourra paraître sous tel titre que l'auteur voudra lui donner, sous celui de *Tableau*, d'*Essai*, ou même simplement de *Mémoire sur le Commerce de Marseille ;* il devra renfermer le Tableau sommaire de la navigation et du tonnage du port de Marseille, ainsi que celui des importations et des exportations faites pendant les cinq années précédentes, et indiquer les moyens les plus propres à accroître les unes et les autres, ou à écarter les obstacles qui s'opposeraient à cet accroissement, le tout sous le rapport combiné de l'intérêt du commerce de Marseille en particulier et de celui de la France en général. »

(Acte reçu par Me Gabriel-Roch Barthélemy, notaire.)

1° Établir la situation, ou pour me servir de l'expression de M. Clapier, l'inventaire du commerce de Marseille, à l'heure actuelle, en faisant connaître les progrès réalisés depuis vingt ans, c'est-à-dire depuis la publication des renseignements fournis par le dernier concours;

2° Résumer, dans des monographies, l'histoire de chaque branche du commerce et de l'industrie de notre ville, en rappelant les causes qui en ont retardé ou favorisé le développement;

3° Signaler les souffrances ou les besoins du commerce; proposer les mesures les plus efficaces pour y porter remède, et signaler les améliorations qui paraîtraient de nature à donner une impulsion plus vive aux transactions commerciales.

Ma tâche a été singulièrement facilitée par la publication d'un recueil précieux, qui a commencé à paraître en 1862, sous ce titre : *Compte-rendu de la situation commerciale et industrielle de la circonscription de Marseille.*

Ce document annuel, publié par la Chambre de commerce, avec le concours des représentants les plus autorisés de toutes les branches du commerce et de l'industrie de notre ville, n'est pas autre chose que cet *Inventaire du Commerce de Marseille,* dont M. Clapier a si bien démontré l'utilité dans le rapport que je viens d'analyser.

J'ai puisé dans ce recueil et dans le *Tableau du Commerce de la France*, publié par l'Administration des Douanes, les principaux éléments de mon travail. Je ne pouvais avoir de meilleurs guides.

J'ai eu recours aussi, et bien souvent, aux lumières des commerçants les plus expérimentés; aux communications obligeantes et empressées de toutes les administrations locales, et notamment du bureau de statistique de la Chambre de commerce, où une main intelligente a su réunir les plus précieux documents, intéressant notre commerce et nos industries.

J'ai consulté avec fruit les nombreuses et utiles publications de la *Société pour le développement et la défense du commerce et de l'industrie de Marseille.*

Enfin, j'ai épuisé tous les moyens d'investigations et d'étude que nous

fournissent les bibliothèques publiques, les dépôts des archives, les annales du commerce extérieur et les statistiques des nations maritimes.

Je dois expliquer ici les motifs qui m'ont déterminé à comprendre, dans cette étude sur le commerce de Marseille, une période de *vingt ans*, tandis que le programme du concours semblait vouloir limiter ce travail à une période quinquennale.

L'acte de fondation du prix Félix Beaujour n'exige, en effet, que le tableau des exportations et des importations faites « pendant les cinq années précédentes. »

Il ne pouvait en être autrement, puisqu'il s'agissait d'un *prix quinquennal*, renouvelé tous les cinq ans; mais le concours n'ayant pas eu lieu depuis vingt ans, et la somme allouée ayant été doublée en raison de cette circonstance, j'ai pensé qu'il convenait d'étendre ce travail de statistique, à toute la période comprise entre la date du dernier concours (1855) et l'année 1875, en m'arrêtant au 31 décembre 1874, pour former exactement les quatre périodes quinquennales.

C'était quadrupler l'importance de l'œuvre, déjà si ardue et si compliquée, imposée aux concurrents; mais, comment se soustraire à l'intention évidente du fondateur, qui, bien certainement, n'a pas voulu laisser de lacune dans l'histoire du commerce de Marseille ?

Telle a été, dans tous les cas, la pensée de la Commission municipale, quand elle a pris, conformément au rapport de M. Urbain Fabre, sa délibération du 15 juin 1874, qui ouvre le concours actuel.

Le rapporteur s'exprimait ainsi : « Je partage donc, Messieurs, l'opinion de mes honorables prédécesseurs, et je dis avec eux que le programme de M. de Beaujour ne peut donner matière, tous les cinq ans, à un bon ouvrage. Mais ce n'est pas le cas aujourd'hui : les tableaux de MM. Bousquet et Sapet s'arrêtent en 1854; vingt ans se sont écoulés depuis ; vingt ans, pendant lesquels le génie humain, la science et la réunion des capitaux ont fait faire au commerce un pas immense. »

Je me suis inspiré de cette pensée, en faisant remonter au 1er janvier 1855 la statistique commerciale et industrielle qui fait l'objet principal de mon

travail. Il n'y aura plus, dès lors, aucune interruption dans les annales de notre commerce. Il eût été regrettable, en effet, de laisser dans l'oubli la période comprise entre les années 1855 et 1870; période pendant laquelle la ville de Marseille a pris un développement exceptionnel, sous l'influence du prolongement de la ligne ferrée jusqu'à Paris (1), de l'agrandissement des ports, de la construction des Docks, du percement de l'isthme de Suez et de l'établissement du câble électrique, qui l'a mise en communication directe avec toutes les parties du monde.

---

(1) Le chemin de fer s'arrêtait à Avignon; il n'a été prolongé jusqu'à Paris que vers la fin de 1854.

## CHAPITRE PREMIER

# SITUATION ACTUELLE

**Importance du Commerce de Marseille. — Agrandissement de la Ville. — Population. — Travaux publics. — Les nouveaux Ports. — Les Docks. — Le Chemin de fer. — La Télégraphie électrique.**

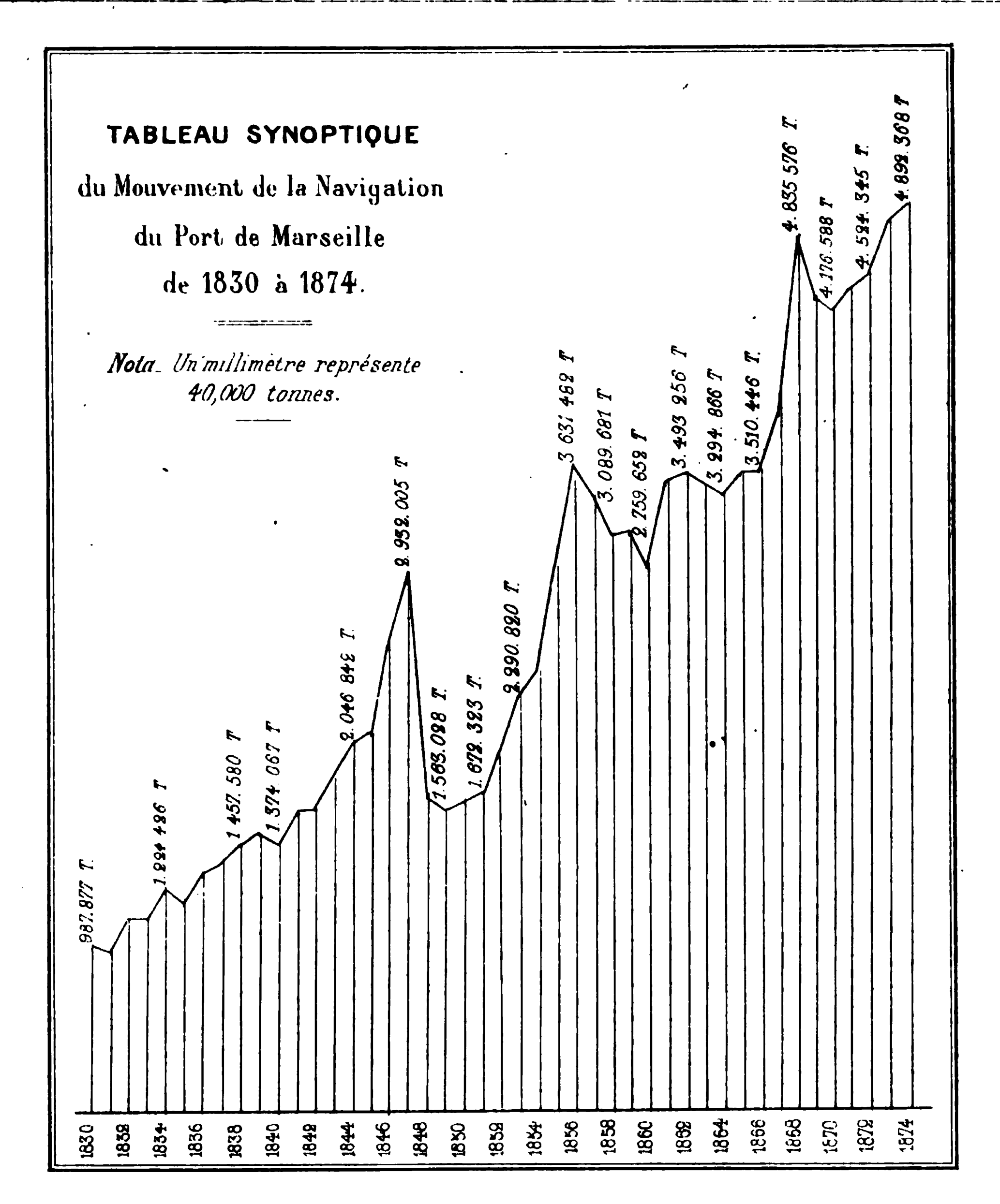
Appelée par l'incomparable situation de son port, à un très-grand avenir commercial, la ville de Marseille voit chaque jour s'accroître l'activité de son marché, le développement de son industrie et l'importance de ses échanges avec toutes les nations du monde. Elle a importé et exporté, en 1874, 28,370,487 quintaux métriques de marchandises, d'une valeur totale *d'un milliard, neuf cent quinze millions* de francs, soit 320 millions de plus que la valeur totale du commerce extérieur de *toute la France*, en 1835 (1).

Ainsi, la ville de Marseille centralise aujourd'hui, dans son port, une somme de marchandises qui en 1835 constituait toute la richesse commerciale d'une grande nation. Il suffit, du reste, de jeter un regard sur le tableau synoptique ci-après, qui fait connaître le mouvement de la navigation de notre port, depuis 1830, pour comprendre avec quelle force d'impulsion, le commerce marseillais a franchi les obstacles qui arrêtaient sa marche. Il a souvent perdu, en quelques mois, tout le terrain qu'il avait conquis par plusieurs années d'efforts soutenus; mais il s'est toujours relevé avec un nouvel éclat.

(1) Voici, en effet, quel était le mouvement général du commerce de notre pays à cette époque :

| | |
|---|---|
| 1835 | 1.593 millions |
| 1836 | 1.867 id. |
| 1837 | 1.566 id. |
| 1838 | 1.893 id. |
| 1839 | 1.930 id. |

*Tableau général du Commerce de la France*. Année 1840, p. IX.




Le développement du commerce de Marseille, tel qu'il ressort de ce tableau synoptique, est bien digne d'attention et mérite d'être étudié. Je vais en résumer la marche progressive depuis 1855 jusqu'à la fin de 1874. Mais, avant de commencer cette revue rétrospective, il me semble utile de faire connaître la situation économique et municipale de la ville de Marseille, dont les intérêts sont étroitement liés à ceux de son commerce et de son industrie.

## POPULATION

L'accroissement ou la diminution du nombre des habitants, est, pour une ville, un signe certain de prospérité ou de décadence; or, pendant les vingt dernières années, le chiffre de la population de Marseille s'est accru dans des proportions exceptionnelles: De 1855 à 1874, l'augmentation a été de 117,000 habitants, alors que, pendant 55 ans, de 1801 à 1855, elle ne s'était élevée qu'à 84,000. (1)

Aucune autre ville de France n'a vu sa population s'accroître dans de telles proportions. Paris et Lyon se trouvent dans des conditions particulières, ayant réuni plusieurs communes dans une seule agglomération; ce qui constitue plutôt un déplacement qu'un accroissement de population. En effet, si on déduit du chiffre actuel de la population de Lyon, les 72,025 habitants des communes de la Croix-Rousse et de la Guillotière, qui ont été récemment annexées à cette ville, on trouve que l'augmentation n'a été, depuis 1855, que de 83,192 habitants; il en est de même pour Paris.

La population de Bordeaux s'est élevée de 130,927 à 194,055, ce qui donne un accroissement de 63,128 habitants; à Saint-Etienne, l'augmentation a été de 54,811, et à Lille, de 82,322.

L'augmentation de 117,000 habitants constatée à Marseille, est donc considérable; elle suffirait à elle seule pour créer de toute pièce une nouvelle ville de premier ordre.

Après Paris et Lyon, qui sont hors de cause, Marseille est donc la première ville de France, au point de vue de la population, comme elle l'est d'ailleurs au point de vue du Commerce.

Au fur et à mesure que le chiffre de la population s'est accru, le nombre des maisons bâties est devenu insuffisant, et il a fallu en construire de nouvelles dans la même proportion. La statistique fait connaître qu'il en a été édifié 14,956 en vingt ans, de 1855 à 1874 (2).

---

| | | | |
|---|---|---|---|
| (1) | 1855.................... | 195.138 | habitants. |
| | 1874.................... | 312.864 | » |
| | Augmentation....... | 117.726 | » |
| | 1801.................... | 111.130 | » |
| | 1855.................... | 195.138 | » |
| | Augmentation....... | 84.008 | » |
| (2) | 1855.................... | 19.581 | maisons. |
| | 1874.................... | 34.537 | » |
| | Augmentation....... | 14.956 | » |

La construction de ces 14,956 maisons a donné lieu à l'ouverture de 540 rues, places ou boulevards (1).

Mais, en s'agrandissant, la ville de Marseille a compris la nécessité d'élargir ses anciennes rues, de démolir ses vieux édifices qui tombaient en ruines, et de les remplacer par des monuments vraiment dignes de sa prospérité.

Elle a dépensé, pour exécuter ces travaux, une somme totale de 140 millions, répartie ainsi qu'il suit :

## GRANDS TRAVAUX EXÉCUTÉS DE 1855 A 1874

### RUES, PLACES ET BOULEVARDS

| | | |
|---|---|---|
| Construction du quartier de la Joliette sur les terrains du Lazaret. | F. | 23,928,476 |
| Ouverture de la rue de la République. . . . . . . . . . . . . . . . | | 40,594,681 |
| Agrandissement de la rue Noailles. . . . . . . . . . . . . . . . | | 12,800,000 |
| Prolongement du cours Lieutaud. . . . . . . . . . . . . . . . . . . | | 6,614,638 |
| Ouverture du boulevard Baille. . . . . . . . . . . . . . . . . . . | | 1,257,233 |
| Création de la rue Rouvière . . . . . . . . . . . . . . . . . . . | | 1,549,451 |
| Chemin de la Corniche. . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . | | 3,669,585 |
| Prolongement de la rue Estelle. . . . . . . . . . . . . . . . . . | | 255,287 |
| Colline Bonaparte. . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . | | 151,625 |
| Boulevard de l'Observatoire . . . . . . . . . . . . . . . . . . . | | 322,957 |
| | F. | 91,143,933 |

### MONUMENTS

| | | |
|---|---|---|
| Palais de la Bourse. . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . | F. | 8,143,192 |
| Hôtel de la Préfecture et abords de l'Hôtel. . . . . . . . . . . . | | 11,428,954 |
| Cathédrale. . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . | | 10,080,499 |
| Château Borély . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . | | 3,121,432 |
| Palais de Longchamp. . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . | | 6,187,509 |
| Palais de Justice et abords du Palais. . . . . . . . . . . . . . . | | 2,529,024 |
| *A reporter*. . . . . . | F. | 41,490,610 |

(1)

| | | |
|---|---|---|
| 1855.................... | 625 | rues et places. |
| 1874.................... | 1.165 | » |
| Augmentation....... | 540 | » |

| | | |
|---|---|---|
| *Report*. . . . . . | F. | 41,490,610 |
| Bibliothèque et École des Beaux-Arts . . . . . . . . . . . . . . . | | 1,597,421 |
| Église de Saint-Vincent-de-Paul. . . . . . . . . . . . . . . . . . | | 1,432,000 |
| Église de Saint-Michel . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . | | 688,341 |
| Chapelle de Notre-Dame de la Garde. . . . . . . . . . . . . . . . | | 2,000,000 |
| Faculté des Sciences . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . | | 366,968 |
| Observatoire d'Astronomie. . . . . . . . . . . . . . . . . . . . | | 160,000 |
| Écoles communales et Salles d'asile . . . . . . . . . . . . . . . | | 1,353,218 |
| | F. | 49,088,558 |
| Rues, places et boulevards. . . . . . . | | 91,143,933 |
| Total général. . . . . . . . . . . . . . | F. | 140,232,491 |

Le budget municipal n'a contribué que pour 64,502,687 fr., dans ce total de 140,232,491 fr. Le surplus de la dépense a été supporté par l'État, par des Compagnies ou par les personnes pieuses qui ont voulu participer à la construction de divers édifices religieux (1).

D'autres travaux non moins importants ont été effectués, soit par l'État, pour agrandir le port et les quais (2), soit par la Compagnie des Docks, pour l'établissement de ses vastes entrepôts (3). — La construction des nouveaux bassins a coûté 35 millions de francs et celle des Docks 52 millions.

Il a donc été dépensé pour les grands travaux d'utilité publique, exécutés à Marseille, depuis vingt ans, une somme totale de 225 millions de francs; soit, en moyenne plus de 10 millions par an.

Indépendamment de la somme de 64 millions, mentionnée ci-dessus et affectée à une partie de ces travaux, il a été dépensé, sur le budget municipal, 45 millions de francs, pour l'amélioration des voies de communication, la restauration des anciens édifices et pour divers autres travaux d'utilité publique (4).

---

(1) V. le tableau intitulé : *Grands travaux exécutés par la ville de Marseille.*

(2) V. le chapitre ci-après : *Ports de Marseille.*

(3) V. l'article consacré à l'*Établissement des Docks et Entrepôts.*

(4) *Ces dépenses ont été inscrites sur les divers budgets de la ville, sous deux titres :*

| | | |
|---|---|---|
| 1° Dépenses extraordinaires, qui se sont élevées, de 1855 à 1874, à.... | F. | 73.694.438 58 |
| 2° Dépenses supplémentaires de 1855 à 1874........................ | | 35.963.219 91 |
| Total........................ | F. | 109.657.658 49 |
| Total des travaux indiqués ci-dessus................................ | | 64.502.687 » |
| Le surplus a été affecté à d'autres travaux et s'élève à ............... | F. | 45.154.971 49 |

Nous avons résumé, dans six tableaux annexés à ce travail, les recettes et les dépenses de la ville de Marseille, depuis 1855 jusqu'à la fin de 1874. Il n'est pas sans intérêt d'examiner ces budgets, dont nous allons donner un rapide aperçu.

## BUDGETS DE LA VILLE DE MARSEILLE DE 1855 A 1874

Le budget de la ville de Marseille est divisé en deux parties : ***Recettes***, ordinaires, extraordinaires et supplémentaires; ***Dépenses***, ordinaires, extraordinaires et supplémentaires.

Le Tableau récapitulatif ci-après permet de comparer les chiffres du budget de 1855 avec ceux du budget de 1874.

RECETTES

| | 1855 | 1874 |
|---|---|---|
| Recettes ordinaires . . . . . . . | F. 5,166,660 | F. 10,307,379 |
| Recettes extraordinaires . . . . . | 2,806,668 | 3,835,334 |
| Recettes supplémentaires. . . . | 4,156,665 | 1,391,788 |
| Total des recettes . . . | F. 12,129,993 | F. 15,534,501 |

DÉPENSES

| | 1855 | 1874 |
|---|---|---|
| Dépenses ordinaires. . . . . . . | F. 3,794,575 | F. 7,071,143 |
| Dépenses extraordinaires. . . . | 4,385,793 | 7,137,435 |
| Dépenses supplémentaires . . . | 1,558,282 | 1,134,200 |
| Total des dépenses . . | F. 9,738,650 | F. 15,342,778 |

Il résulte de l'examen de ces états comparatifs :

1° Que les recettes *ordinaires* ont doublé; que les recettes *extraordinaires* n'ont progressé que d'un tiers, et que les recettes *supplémentaires* ont diminué de plus de la moitié;

2° Que les dépenses *ordinaires* et *extraordinaires* ont à peu près doublé, et que les dépenses *supplémentaires* n'ont pas sensiblement diminué.

Mais l'étude d'un budget ne peut être intéressante et instructive, que sous la condition de pénétrer dans les détails de sa formation; c'est-à-dire : 1° de rechercher les

sources qui alimentent les recettes communales; 2° de connaître l'emploi des fonds recueillis. — Il me paraît donc indispensable de donner ici quelques renseignements sur la nature des recettes et sur celle des dépenses, récapitulées dans les deux tableaux qui résument, en les comparant, les budgets de 1855 et de 1874.

Les recettes *ordinaires* consistent notamment dans les droits et produits ci-après indiqués : Droits d'octroi. — Droits d'abattage. — Droits de pesage et mesurage. — Produit des eaux du Canal. — Produit de concessions de terrain dans les cimetières. — Produit de la visite des filles soumises.

L'octroi est la principale source des revenus communaux. Presque toutes les villes d'une certaine importance y ont recours, et ne parviendraient pas sans cette ressource féconde à faire balancer leur budget.

Indépendamment des droits sur les objets de consommation et sur les matériaux de construction, imposés dans presque toutes les communes où l'octroi est établi, le tarif de la ville de Marseille comprend les graisses, les suifs, les savons, la cire, le sulfate de soude, une taxe additionnelle sur les farines et une surtaxe sur le vin.

Les recettes de l'octroi ont doublé depuis vingt ans; elles se sont élevées de 4,160,326 fr. à 8,549,326 fr. (1). Mais, comme l'augmentation du chiffre de la population n'a pas suivi la même progression, il en est résulté une charge plus lourde pour les habitants, qui, en 1855, ne payaient en moyenne que 21 fr. par an, et qui paient aujourd'hui 27 fr. La même moyenne est pour toute la France de 18 fr. 71 c. par habitant; à Paris, cependant, elle s'élève à 46 fr. 50 c.

En comparant les quantités imposées en 1855 et en 1874, on trouve que la consommation du pain est descendue de 229 à 178 kilog. par habitant. Celle de la viande est restée la même : 71 kilog. 6 hectog. en 1855, 71 kilog. 4 hectog. en 1874. La consommation du vin s'est élevée de 111 lit. à 143 lit., et celle de l'alcool est descendue de 2 lit. 21 centilit. à 1 lit. 58 centilit. (2).

A Paris, ces moyennes sont : pour le pain, 142 kilog. par habitant; le vin, 210 litres; l'alcool, 3 litres 70 cent.; la viande, 73 kilog. (3).

Les droits d'abattage se sont élevés de 140,334 fr. à 229,198. C'est à peu près l'augmentation constatée dans le nombre des bêtes abattues.

Les droits du pesage et mesurage n'ont pas sensiblement augmenté depuis vingt ans (4). Il est vrai que la création des Docks a eu pour conséquence de diminuer les

(1) Le produit de la taxe additionnelle sur les farines et celui de la surtaxe sur le vin sont compris dans ces chiffres.

(2) V. *Le tableau des principaux objets soumis à l'Octroi*. (Budgets de la Ville.)

(3) *Statistique de la France*, nouvelle série, tome 2, année 1872.

(4)

| | |
|---|---|
| 1855 | F. 572.821 |
| 1874 | 618.628 |
| Augmentation | F. 45.807 |

quantités soumises au mesurage public, la Compagnie concessionnaire ayant élevé la prétention de faire peser et mesurer les marchandises reçues dans ses entrepôts sans le concours des agents de la Régie.

Le produit des eaux du Canal a presque quadruplé : 333,152 fr. en 1855 et 1,265,408 fr. en 1874.

Malgré cette notable augmentation dans le produit des eaux, la ville n'est pas encore rentrée dans les fonds qu'elle a employés à la construction du canal. Il résulte, en effet, du tableau récapitulatif que nous joignons à cette étude (1), que le chiffre total de la dépense s'est élevé à, 129,684,132 fr. et que les recettes effectuées jusqu'à ce jour n'atteignent que la somme de 118,289,659 fr., d'où un excédant de dépenses de 11,394,473 fr.

Le produit des concessions dans les cimetières, a été, en 1874, de 129,949 fr.; il avait été de 57, 250 fr., en 1855; soit, pour 1874, une augmentation de plus du double, qui provient en grande partie de l'élévation des prix portés dans le nouveau tarif.

La taxe imposée aux filles publiques, qui sont soumises à des visites sanitaires, n'existe que depuis quelques années; elle a produit 77,032 fr. en 1874; elle s'était élevée à 91,818, en 1869; mais depuis cette époque, une surveillance plus active de la police, en éloignant de la ville un certain nombre de prostituées, a fait diminuer le chiffre des recettes. Cette diminution provient peut-être aussi de l'impossibilité où se trouve bien souvent le service des mœurs, d'obliger les assujetties à se soumettre à la visite sanitaire.

---

Les recettes *extraordinaires* ou *supplémentaires*, qui forment deux chapitres séparés, quoique au fond il n'y ait aucune différence entr'elles (2), comprennent notamment les emprunts et les ressources affectées à leur remboursement.

Le produit total des emprunts de 1855 à 1874, s'est élevé à 103,743,216 fr. Nous donnons ci-après le tableau récapitulatif des encaissements effectués d'année en année, tantôt sous le titre de recettes *extraordinaires*, tantôt sous celui de recettes *supplémentaires*.

(1) V. les états récapitulatifs joints aux *Budgets de la Ville*.

(2) Les recettes *extraordinaires* sont connues d'avance et figurent dans le budget primitif.
Les recettes *supplémentaires*, survenues après la formation de ce document, ne peuvent être inscrites que dans les chapitres additionnels.

## EMPRUNTS

ÉTAT DES SOMMES EMPRUNTÉES ET RÉALISÉES DE 1855 A 1874

| ANNÉES | RECETTES EXTRAORDINAIRES | RECETTES SUPPLÉMENTAIRES | TOTAL PAR ANNÉE |
|---|---|---|---|
| 1855 | 1.000.000 | 2.500.000 | 3.500.000 |
| 1856 | 1.500.000 | » | 1.500.000 |
| 1857 | 1.500.000 | 1.400.000 | 2.900.000 |
| 1858 | 600.000 | » | 600.000 |
| 1859 | » | 6.663.000 | 6.663.000 |
| 1860 | 4.037.000 | 3.800.000 | 7.837.000 |
| 1861 | 1.650.000 | 5.450.000 | 7.100.000 |
| 1862 | 4.000.000 | 19.724.860 | 23.724.860 |
| 1863 | 2.850.000 | 15.150.000 | 18.000.000 |
| 1864 | 6.250.000 | » | 6.250.000 |
| 1865 | » | 8.039.606 | 8.039.606 |
| 1866 | » | » | » |
| 1867 | 8.986.000 | » | 8.986.000 |
| 1868 | » | » | » |
| 1869 | » | » | » |
| 1870 | » | 8.642.750 | 8.642.750 |
| 1871 | » | » | » |
| 1872 | » | » | » |
| 1873 | » | » | » |
| 1874 | » | » | » |
| TOTAUX.... | 32.373.000 | 71.370.216 | 103.743.216 |

L'examen comparatif du budget de Marseille, au point de vue des dépenses ordinaires effectuées en 1855 et en 1874, donne lieu aux observations suivantes :

1° Les frais d'administration n'ont augmenté que de 100,000 francs, en vingt ans :

| | | |
|---|---|---|
| 1855. . . . . . . . . . . . | F. | 220,000 |
| 1874. . . . . . . . . . . . | | 320,000 |
| Augmentation . . . . . . | F. | 100,000 |

2° Les dépenses de la police ont doublé :

| | | |
|---|---|---|
| 1855. . . . . . . . . . . . | F. | 321,395 |
| 1874. . . . . . . . . . . . | | 731,655 |
| Augmentation . . . . . . | F. | 410,260 |

3° Les frais de perception des droits d'octroi, de pesage, d'abattage et d'emplacement

# CHAPITRE PREMIER

# SITUATION ACTUELLE

**Importance du Commerce de Marseille. — Agrandissement de la Ville. — Population. — Travaux publics. — Les nouveaux Ports. — Les Docks. — Le Chemin de fer. — La Télégraphie électrique.**

Appelée par l'incomparable situation de son port, à un très-grand avenir commercial, la ville de Marseille voit chaque jour s'accroître l'activité de son marché, le développement de son industrie et l'importance de ses échanges avec toutes les nations du monde. Elle a importé et exporté, en 1874, 28,370,487 quintaux métriques de marchandises, d'une valeur totale *d'un milliard, neuf cent quinze millions* de francs, soit 320 millions de plus que la valeur totale du commerce extérieur de *toute la France*, en 1835 (1).

Ainsi, la ville de Marseille centralise aujourd'hui, dans son port, une somme de marchandises qui en 1835 constituait toute la richesse commerciale d'une grande nation. Il suffit, du reste, de jeter un regard sur le tableau synoptique ci-après, qui fait connaître le mouvement de la navigation de notre port, depuis 1830, pour comprendre avec quelle force d'impulsion, le commerce marseillais a franchi les obstacles qui arrêtaient sa marche. Il a souvent perdu, en quelques mois, tout le terrain qu'il avait conquis par plusieurs années d'efforts soutenus; mais il s'est toujours relevé avec un nouvel éclat.

(1) Voici, en effet, quel était le mouvement général du commerce de notre pays à cette époque :

| | |
|---|---|
| 1835 | 1.595 millions |
| 1836 | 1.867 id. |
| 1837 | 1.566 id. |
| 1838 | 1.893 id. |
| 1839 | 1.930 id. |

*Tableau général du Commerce de la France.* Année 1840, p. IX.

| | 1855 | 1874 |
|---|---|---|
| Frais généraux . . . . . . . . | F. 25,408 43 | F. 79,573 26 |
| Ecoles de garçons . . . . . . | 69,132 10 | 305,953 47 |
| Ecoles de filles . . . . . . . . | 32,375 00 | 194,665 36 |
| Salles d'asile . . . . . . . . . | 12,733 85 | 58,541 70 |
| Subventions diverses. . . . . | 9,440 65 | 28,987 50 |
| Totaux . . . . . . . . | F. 149,090 03 | F. 667,721 29 |

A côté de ces chiffres, qui disent éloquemment toute la sollicitude de l'administration municipale pour l'enseignement primaire, il convient de placer la statistique des écoles libres et publiques de notre ville, et celle des enfants qui ont fréquenté les écoles en 1855 et en 1874.

| DÉSIGNATION DES ÉCOLES | NOMBRE D'ÉCOLES 1855 | NOMBRE D'ÉCOLES 1874 | AUGMENTATION en 1874 | NOMBRE D'ÉLÈVES 1855 | NOMBRE D'ÉLÈVES 1874 | AUGMENTATION en 1874 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Écoles et salles d'asile publiques............... | 49 | 170 | 121 | 10.319 | 27.067 | 16.748 |
| Écoles et salles d'asile libres.................... | 232 | 249 | 17 | 9.664 | 14.067 | 4.403 |
| Totaux.................. | 281 | 419 | 138 | 19.983 | 41.134 | 21.151 |

Le nombre des écoles s'est donc accru de 138, et celui des élèves de 21,151.

Cette augmentation considérable porte surtout sur les écoles publiques, dont le chiffre s'est élevé de 49 à 170, tandis que celui des écoles libres n'a augmenté que de 17.

Le tableau que nous transcrivons, ci-après, donne la statistique de chaque établissement : *Ecoles publiques et libres; salles d'asile et classes d'adultes.*

**1855**

| | | ÉCOLES de Garçons | ÉCOLES de Filles | ÉLÈVES Garçons | ÉLÈVES Filles | TOTAL |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Écoles.................. | Publiques.......................... | 24 | 16 | 4.642 | 4.107 | 8.749 |
| | Libres.............................. | 75 | 142 | 3.838 | 4.881 | 8.719 |
| Salles d'asile............. | Publiques.......................... | » | 5 | 570 | 400 | 970 |
| | Libres.............................. | » | 7 | 400 | 295 | 695 |
| Classes d'adultes......... | Publiques.......................... | 3 | 1 | 400 | 200 | 600 |
| | Libres.............................. | 5 | 3 | 175 | 75 | 250 |
| | Totaux.................. | 107 | 174 | 10.025 | 9.958 | 19.983 |

**1874**

| | | ÉCOLES de Garçons | ÉCOLES de Filles | ÉLÈVES Garçons | ÉLÈVES Filles | TOTAL |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Écoles | Publiques | 60 | 50 | 10.293 | 8.968 | 19.261 |
| | Libres | 77 | 152 | 4.747 | 6.853 | 11.600 |
| Salles d'asile | Publiques | 14 | » | 2.191 | 2.095 | 4.286 |
| | Libres | 19 | » | 1.038 | 1.387 | 2.425 |
| Classes d'adultes | Publiques | 42 | 4 | 3.430 | 90 | 3.520 |
| | Libres | 1 | » | 42 | » | 42 |
| Totaux | | 213 | 206 | 21.741 | 19.393 | 41.134 |

Si maintenant nous comparons le chiffre total de la population, avec celui des enfants qui fréquentent les écoles primaires, nous trouvons : 1 écolier sur 9 habitants, en 1855, et 1 écolier sur 7 habitants, en 1874. Ce qui donne 11 0/0 en 1855, et 13 0/0 en 1874.

La proportion serait plus exacte et la comparaison plus intéressante, si nous connaissions le chiffre de la population par âge, aux deux dates extrêmes ; malheureusement, ce détail n'est fourni pour la ville de Marseille que dans le dernier recensement.

Il résulte de ce document, qu'en 1874, le nombre des enfants âgés de 5 à 14 ans, s'élevait à 48,492 (1); et comme celui des élèves fréquentant les écoles primaires atteint le chiffre de 41,134, on peut dire que sur cent enfants il n'en est pas dix qui soient privés des bienfaits de l'instruction (2).

---

(1) Le recensement de 1872, donne les chiffres suivants :

| | GARÇONS | FILLES |
|---|---|---|
| De 5 à 6 ans | 2,920 | 2,400 |
| 6 à 7 ans | 2 880 | 2,100 |
| 7 à 8 ans | 2,900 | 2,802 |
| 8 à 9 ans | 2,610 | 2.220 |
| 9 à 10 ans | 2.802 | 2,540 |
| 10 à 11 ans | 2.605 | 2,504 |
| 11 à 12 ans | 2,470 | 2,760 |
| 12 à 13 ans | 2,609 | 2,305 |
| 13 à 14 ans | 2,450 | 1,990 |
| | 24,246 | 21,621 |
| | 48,492 | |

(2) L'exacte proportion est celle-ci ;

Enfants admis dans les écoles primaires : 84. 8 0/0. — Enfants ne fréquentant pas ces écoles : 15. 2 0/0.

Mais il faut tenir compte des élèves des lycées et autres établissements d'enseignement secondaire, et de ceux qui sont instruits dans leurs familles.

Du reste, rien ne constate mieux les progrès de l'instruction dans la ville de Marseille, que le chiffre toujours plus élevé des conscrits sachant lire et écrire. Il résulte, en effet, des tableaux dressés par le service du recrutement, que sur 3,938 jeunes gens maintenus sur les rôles, en 1874, 3,104 savaient lire, écrire et compter, tandis qu'en 1855, sur 3,160 conscrits, on n'en trouvait que 1,900 possédant ces diverses connaissances; soit le 60 0/0 du nombre total en 1855 et le 78 0/0 en 1874.

En résumé, il paraît établi que sur cent enfants, en âge d'être admis dans les salles d'asile ou les écoles, on en compte 84 dans nos écoles maternelles ou primaires, et que sur cent jeunes gens âgés de 20 ans, il y en a 78 qui savent lire, écrire et compter.

## ENREGISTREMENT — POSTES — TÉLÉGRAPHES — CHEMINS DE FER

Parmi les moyens d'investigation et de comparaison dont l'économie politique dispose, il en est peu qui lui fournissent des éléments plus certains, plus authentiques, plus vrais, que le chiffre des recettes effectuées par les divers services de l'enregistrement, des postes, des télégraphes et des chemins de fer.

Enregistrement. — L'administration de l'enregistrement, des domaines et du timbre, qui intervient dans presque tous les actes de la vie civile, a vu ses recettes s'accroître de plus du double, en vingt ans.

| | |
|---|---|
| 1855. . . . . . . . . | F. 6,825,317 36 |
| 1874. . . . . . . . . | 13,147,753 98 |
| Augmentation. . . . | F. 6,322,436 62 |

Le papier timbré et le timbre des quittances, sans lesquels il n'est plus possible de traiter la moindre affaire, de remplir la moindre formalité administrative, ont produit 4,612,459 fr. 92 c. en 1874. Cette recette ne s'élevait qu'à 1,115,745 fr. en 1855.

Voici, dans leur ensemble, qu'elles ont été les recettes du service de l'enregistrement, des domaines et du timbre depuis un demi-siècle.

| | |
|---|---|
| 1825. . . . . . . . . | F. 2,565,702 06 |
| 1835. . . . . . . . . | 3,206,736 86 |
| 1845. . . . . . . . . | 4,698,024 » |
| 1855. . . . . . . . . | 6,825,317 36 |
| 1865. . . . . . . . . | 10,958,245 06 |
| 1874. . . . . . . . . | 13,147,753 98 |

**Postes.** — Le service des postes, dont les recettes ne s'élevaient qu'à 1,198,489 fr. en 1855, a produit, en 1874, la somme de 4,092,957 fr. 84 c.

Il résulte du tableau ci-après, que le nombre des lettres affranchies pendant cette dernière année a dépassé six millions, et que celui des timbres-postes vendus, a atteint le chiffre considérable de onze millions :

| | | | |
|---|---|---|---|
| Nombre de lettres affranchies. . . . . . . . . | | 6,106,320 | » |
| id. taxées . . . . . . . . . . . | | 172,404 | » |
| Produit de la vente des timbres-postes. . . . | F. | 1,995,970 | » |
| Nombre des timbres vendus. . . . . . . . . . | | 11,443,700 | » |
| Nombre d'articles d'argent reçus . . . . . . . | | 47,684 | » |
| id. id. envoyés. . . . . | | 59,017 | » |
| Sommes envoyées. . . . . . . . . . . . . . . | F. | 2,225,152 | 10 |
| Produit des articles d'argent. . . . . . . . . | | 26,138 | 26 |
| Produit total du bureau de Marseille. . . . . | | 4,092,957 | 84 |

**Télégraphes.** — Les bureaux télégraphiques de Marseille ont

| | | |
|---|---|---|
| expédié en 1874 . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 275,053 | dépêches. |
| En 1855, ce chiffre était de. . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 20,524 | » |
| Augmentation. . . . . . . . . . . . . . | 254,529 | dépêches. |

Il s'expédie donc aujourd'hui 254,529 dépêches de plus qu'il y a vingt ans. Ce chiffre donne une idée exacte de l'activité du mouvement commercial de notre ville.

Le nombre des dépêches reçues est plus considérable encore; il s'est élevé à 308,944.

Le produit de ce service a été de 1,102,574 fr. 60 c.

Cinquante-trois appareils fonctionnent constamment, jour et nuit, dans les divers bureaux du télégraphe de Marseille. Les systèmes employés sont les suivants :

| | | |
|---|---|---|
| 36 | appareils du système | Morse. |
| 12 | id. | Hughes. |
| 1 | id. | Wheatstone. |
| 1 | id. | Meyer (multiple). |
| 1 | id. | Thomson. |
| 2 | id. | à cadran. |

**Chemins de fer.** — Les ordres d'achat ou de vente expédiés ou reçus avec tant de promptitude par les fils électriques, sont exécutés au moyen de la vapeur par la voie de mer ou par la voie de terre. Nous donnerons plus loin le mouvement maritime de

notre commerce; nous n'avons ici à nous occuper que de la réception et de l'expédition des marchandises par le chemin de fer.

En 1855, la ligne de Marseille à Paris n'était ouverte que depuis quelques mois, et cependant elle transportait déjà plus de quatre cent mille tonnes (1).

En 1874, le mouvement de la petite vitesse atteignait le chiffre de 2,341,693 tonnes.

Le nombre des voyageurs qui était de 184,216 en 1855, a presque décuplé; il s'est élevé, en 1874, à 1,649,442.

Nous résumons ci-après les divers renseignements qui nous ont été fournis par la Compagnie des chemins de fer sur cette intéressante statistique.

VOYAGEURS (2)

| | | |
|---|---|---|
| 1855 . . . . . . . | 184,216 | voyageurs. |
| 1865 . . . . . . . | 732,694 | id. |
| 1874 . . . . . . . | 1,649,442 | id. |

MARCHANDISES

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 1855 | Grande vitesse. | Marchandises reçues. . . . | 3,288 | tonn. | 4,684 tonn. |
| | Id. | Marchandises expédiées. . | 1,396 | id. | |
| 1865 | Grande vitesse. | Marchandises reçues. . . . | 9,608 | id. | 14,002 id. |
| | Id. | Marchandises expédiées. . | 4,394 | id. | |
| 1874 | Grande vitesse. | Marchandises reçues. . . . | 22,058 | id. | 34,330 id. |
| | Id. | Marchandises expédiées. . | 12,272 | id. | |
| 1858 | Petite vitesse. | Marchandises reçues. . . . | 368,294 | id. | 595,820 id. |
| | Id. | Marchandises expédiées. . | 227,526 | id. | |
| 1865 | Petite vitesse. | Marchandises reçues. . . . | » | id. | 1,339,277 id. |
| | Id. | Marchandises expédiées. . | » | id. | |
| 1874 | Petite vitesse. | Marchandises reçues. . . . | 1,032,052 | id. | 2,341,693 id. |
| | Id. | Marchandises expédiées. . | 1,309,641 | id. | |

(1) Nous n'avons pas pu nous procurer d'une manière exacte, le mouvement de la petite vitesse pour l'année 1855; mais trois ans après, en 1858, ce mouvement n'était encore que de 595,820 tonnes.

(2) La ligne de Marseille à Avignon a été ouverte le 5 mai 1849. La ligne d'Avignon à Lyon et à Paris a été ouverte le 29 juin 1854.

Ces 2,341,693 tonnes de marchandises expédiées ou reçues par le chemin de fer, viennent s'ajouter, dans une certaine mesure (1), aux 4,981,481 tonneaux importés ou exportés par la voie de mer, et forment le total considérable de cinq à six millions de tonnes, c'est-à-dire de cinq à six milliards de kilogrammes.

Marseille ne compte pas moins de 312,000 habitants; sa population dépasse celle de Bruxelles, d'Amsterdam, de Turin, de Rome et de plusieurs autres capitales.

Son port agrandi, peut recevoir et reçoit annuellement plus de 10,000 navires.

Enfin, des monuments splendides, des promenades incomparables, comme celles du Prado et de la Corniche, donnent à Marseille l'aspect et les avantages d'une très grande ville.

Telle est la situation actuelle de Marseille.

Comparée avec la situation économique et commerciale de 1855, cette situation est extrêmement prospère; mais dans l'état de développement excessif où les circonstances l'ont placé, le marché de Marseille doit conserver à tout prix son importance et son activité. Le moindre temps d'arrêt, les moindres causes d'affaiblissement ou d'infériorité, peuvent porter un préjudice immense à cette grande organisation commerciale, à ce mouvement prodigieux, qui a besoin de toutes ses forces vitales pour maintenir son équilibre.

Or, ces causes d'affaiblissement existent et menacent sérieusement l'avenir du commerce de Marseille. Il convient de ne point s'illusionner à cet égard. Mais l'examen des divers éléments de notre mouvement industriel et commercial nous les fera connaître, et, en nous révélant le danger, nous indiquera peut-être les moyens de le conjurer.

---

(1) La plupart des marchandises expédiées par le chemin de fer ont été reçues par la voie de mer, et forment double emploi; mais il y a en outre, le produit des fabriques.

## CHAPITRE II

# MOUVEMENT GÉNÉRAL DE LA NAVIGATION

**Commerce extérieur et cabotage. — Commerce extérieur (navires chargés et sur lest). — Équipages. — Pavillons français et étrangers. — Navires à voiles et à vapeur. — Colonies. — Algérie. — Pêche à la morue. — Grand et petit cabotages. — Navigation et mouvement des marchandises. — Effectif de la marine marchande à voiles. — Navigation à vapeur. — Classement, d'après leur tonnage, des navires à voiles et à vapeur. — Classement, d'après la force de leurs chevaux, des bateaux à vapeur.**

### COMMERCE EXTÉRIEUR ET CABOTAGE (1)

Le mouvement général de la navigation, dans le port de Marseille, s'est élevé, en 1874, à 17,076 navires, jaugeant ensemble 4,981,481 tonneaux.

En 1855, ce mouvement était de 20,792 navires, jaugeant 3,051,931 tonneaux.

Ce qui donne, pour l'année 1874, une diminution de 3,716 navires (21 0/0) et une augmentation de 1,929,550 tonneaux (62 0/0).

L'augmentation de 1,929,550 tonneaux est ainsi répartie:

| | | |
|---|---|---|
| Importation | 853,194 | tonneaux |
| Exportation | 1,076,356 | id. |
| Différence en faveur de l'exportation | 223,162 | tonneaux |

Il résulte, en outre, du tableau récapitulatif ci-après, que le total des exportations a été plus élevé que celui des importations en 1874, tandis que l'inverse s'était produit en 1855.

(1) Tableaux nos 1 et 2

| ANNÉES | ENTRÉE | | SORTIE | | TOTAUX | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Navires | Tonnage | Navires | Tonnage | Navires | Tonnage |
| 1874 | 8.369 | 2.403.206 | 8.707 | 2.578.275 | 17.076 | 4.981.481 |
| 1855 | 10.540 | 1.550.012 | 10.252 | 1.501.919 | 20.792 | 3.051.931 |
| Différence en faveur de 1874. | » | 853.194 | » | 1.076.356 | » | 1.929.550 |
| Différence en faveur de 1855. | 2.171 | » | 1.545 | » | 3.716 | » |

L'augmentation du mouvement général de la navigation, que nous venons de constater, est surtout applicable à la dernière période décennale. Cela résulte des tableaux n° 1 et 2, où nous trouvons, en additionnant l'entrée et la sortie, les chiffres suivants:

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 1874 . . . . . . | 17,076 navires. . . . . . . | | 4,981,481 | tonneaux |
| 1865 . . . . . . | 17,726 id, . . . . . . . | | 3,449,775 | id. |
| | Différence en faveur de 1874. . . . . . | | 1,531,706 | tonneaux |
| 1864 . . . . . . | 17,962 navires . . . . . . | | 3,294,866 | tonneaux |
| 1855 . . . . . . | 20,792 id. . . . . . . | | 3,051,931 | id. |
| | Différence en faveur de 1864. . . . . . | | 242,935 | tonneaux |

Ainsi, de 1855 à 1864, l'augmentation n'a été que de 242,000 tonneaux, et de 1865 à 1874, elle s'est élevée à un million et demi.

---

L'augmentation de 62 0/0 sur le chiffre du tonnage, que nous avons signalée dans le mouvement général de la navigation, en 1874, dans le port de Marseille, est digne d'attention, en ce sens que pour toute la France, cette augmentation n'a été que de 40 0/0.

Voici, en effet, le résumé du mouvement général de la navigation dans tous les ports réunis, de 1855 à 1874. (Commerce extérieur et cabotage, en y comprenant les navires chargés et sur lest.)

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1874. . . . . . | 221,897 navires. . . . . . | 23,743,479 | tonneaux |
| 1855. . . . . . | 233,935 id. . . . . . . | 16,868,099 | id. |
| | Différence en faveur de 1874. . . . . | 6,874,380 | tonneaux |

Soit une augmentation de 40 0/0.

## COMMERCE EXTÉRIEUR (1)

### (NAVIRES CHARGÉS ET SUR LEST)

Le nombre des voyages effectués sous tous les pavillons, et par navires, soit à voiles, soit à vapeur, entre le port de Marseille et les colonies, la grande pêche ou l'étranger, a été de 11,184, en 1874; les navires qui y ont été affectés jaugeaient ensemble 4,047,100 tonneaux.

Comparés avec ceux de 1855, ces chiffres donnent une augmentation de 7 0/0 sur le nombre des navires, et de 80 0/0 sur leur tonnage (2).

Ces progrès sont très-sensibles; ils n'atteignent pas, cependant, les augmentations signalées par la statistique, dans le mouvement commercial des autres ports et de la France tout entière.

Ainsi, à Bordeaux, où 2,904 navires avaient transporté 478,000 tonnes de marchandises en 1855, on constate, en 1874, 3,167 voyages comprenant un tonnage total de 1,401,000 tonneaux, soit un accroissement de 8 0/0 sur le nombre des navires et de 194 0/0 sur le chiffre du tonnage. Au Havre, cette dernière augmentation est de 122 0/0; à Nantes, on remarque une diminution sur le tonnage, mais si on ajoute à l'actif de son commerce, le mouvement de Saint-Nazaire, qui doit être considéré comme une annexe du port de Nantes, on trouve un accroissement de 160 0/0. Enfin, le commerce général de la France, donne une augmentation de 47 0/0 sur le nombre des navires et de 136 0/0 sur le chiffre du tonnage.

En divisant les vingt années, qui séparent 1855 de 1874, en périodes quinquennales, nous obtenons les moyennes, ci-après, dans le mouvement du commerce maritime à Marseille.

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1° De 1855 à 1859. . . | 10,960 navires | — 2,441,662 | tonneaux. |
| 2° De 1860 à 1864. . . | 9,911 id. | — 2,480,524 | id. |
| 3° De 1865 à 1869. . . | 12,153 id. | — 3,258,004 | id. |
| 4° De 1870 à 1874. . . | 11,574 id. | — 3,728,163 | id. |

De la première à la seconde période quinquennale, l'augmentation n'a été que de 38,000 tonneaux; mais, de 1865 à 1869, elle s'est élevée à 777,000, pour descendre à 470,000 tonneaux, de 1870 à 1874.

L'époque la plus active, dans le développement du commerce de Marseille, a donc été de 1865 à 1869. Ce mouvement s'est ensuite ralenti au moment de la guerre de

(1) Tableaux nos 3 et 4.

(2) Le mouvement général de la navigation (commerce extérieur), avait été, en 1855, de 10,403 navires, jaugeant 2,248,426 tonneaux.

1870; mais il s'est relevé en 1872, et jamais, excepté en 1868 (où il a été de 16,601 navires, jaugeant 4,107,048 tonneaux), il n'a dépassé le chiffre actuel de quatre millions de tonnes.

## COMMERCE EXTÉRIEUR

### (NAVIRES CHARGÉS)

Le mouvement commercial du port de Marseille, tant avec nos colonies qu'avec l'étranger, par navires chargés, a donné lieu, en 1874, à 9,520 voyages. La jauge totale des navires employés à ces voyages, a été de 3,565,497 tonneaux.

Ce mouvement avait été, en 1855, de 9,253 navires, jaugeant 1,736,601 tonneaux.

D'où il résulte, pour l'année 1874, une augmentation de 267 navires et de 1,828,896 tonneaux. Soit de 2 0/0, sur le nombre des navires et de 105 0/0, sur leur tonnage.

La même comparaison établie pour tous les ports réunis, entre le mouvement commercial de 1855 et celui de 1874, donne les chiffres suivants :

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1874. . . . . . . | 54,013 navires | — | 13,101,000 tonneaux. |
| 1855. . . . . . . | 36,757 id. | — | 5,333,000 id. |
| Différence. . . . . . . . . | | | 7,768,000 tonneaux. |

Soit une augmentation de 47 0/0 sur le nombre des navires et de 147 0/0 sur leur tonnage.

Le mouvement commercial du port de Marseille n'a donc pas progressé d'une manière aussi rapide que celui de la généralité des autres ports de France.

## COMMERCE EXTÉRIEUR

### (NAVIRES SUR LEST)

En 1874, le nombre des navires entrés ou sortis sur lest, a été, pour le port de Marseille, de 1,664 jaugeant 481,603 tonneaux.

Ces chiffres avaient été, en 1855, de 2,190 navires jaugeant 511,825 tonneaux (1),

(1)

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 1874 — Entrée........... | 77 navires | — | 23 091 tonneaux. |
| Sortie........... | 1,587 id. | — | 458,512 id. |
| Total......... | 1,664 navires | — | 481,603 tonneaux. |
| 1855 — Entrée........... | 486 navires | — | 160 971 tonneaux. |
| Sortie........... | 1,704 id. | — | 350,854 id. |
| Total......... | 2,190 navires | — | 511,825 tonneaux. |

soit une diminution pour 1874, de 31 0/0 sur le nombre des navires et de 5 0/0 sur leur tonnage.

La même statistique appliquée au commerce général de la France donne, pour 1874, une augmentation de 22 0/0 sur le nombre des navires, et de 78 0/0 sur leur tonnage :

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1874. . . . . . | 15,998 navires sur lest | — 3,141,878 | tonneaux. |
| 1855. . . . . . | 13,092 id. | — 1,757,887 | id. |
| Différence. | 2,906 navires sur lest | — 1,383,991 | tonneaux. |

## ÉQUIPAGES

Considéré au point de vue du personnel maritime, c'est-à-dire des hommes d'équipage employés sur les navires à voiles et à vapeur, le mouvement du port de Marseille donne lieu aux observations suivantes.

Les 8,707 navires qui sont sortis du port de Marseille, pendant l'année 1874 (commerce extérieur et cabotage), étaient montés par 148,243 hommes; les 10,252 navires sortis en 1855, n'en portaient que 107,849.

Soit une moyenne de 17 marins par navire en 1874, et de 10 marins en 1855.

Pour tous les pays réunis, cette moyenne a été de 7 marins en 1874 et de 5 marins en 1855.

Enfin, si nous établissons les mêmes calculs, spécialement pour les équipages des navires affectés au commerce extérieur, nous trouvons les résultats ci-après :

### PORT DE MARSEILLE

| | | |
|---|---|---|
| 1874. . . . . | 5,852 navires | — 114,445 équipages. |
| 1855. . . . . | 5,393 id. | — 77,677 id. |

Soit, en moyenne, 19 marins par navire en 1874, et 14 en 1855.

### TOUS LES PORTS RÉUNIS

| | | |
|---|---|---|
| 1874. . . . . | 35,899 navires | — 465,327 équipages. |
| 1855. . . . . | 24,798 id. | — 260,858 id. |

La moyenne est en 1874 de 12 hommes par navires, et de 10 seulement en 1855.

Ces calculs sur les équipages n'offrent pas beaucoup d'intérêt, parce que les

navires employés n'appartiennent pas tous à la France; nous donnerons un aperçu plus digne d'attention du personnel maritime du commerce, lorsque nous aurons à nous occuper de la situation de la marine marchande du port de Marseille, c'est-à-dire des navires armés dans ce port.

## ÉTAT COMPARATIF DU MOUVEMENT DE LA NAVIGATION

### SOUS PAVILLON ÉTRANGER ET SOUS PAVILLON FRANÇAIS (1)

L'état comparatif que nous transcrivons ci-après, fait connaître quelle a été la part du pavillon français et celle du pavillon étranger, dans le mouvement commercial du port de Marseille, pendant les années 1855 et 1874.

| | | BATIMENTS | | TONNAGE | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | NOMBRE de Navires | PROPORTION pour 100 | TONNEAUX | PROPORTION pour 100 |
| 1855 | Pavillon français | 5.174 | 45 — 4 | 1.033.334 | 46 — » |
| | Pavillon étranger | 6.229 | 54 — 6 | 1.215.092 | 54 — » |
| | Totaux | 11.403 | 100 — » | 2.248.426 | 100 — » |
| 1874 | Pavillon français | 4.663 | 41 — 7 | 2.312.400 | 57 — 2 |
| | Pavillon étranger | 6.521 | 58 — 3 | 1.734.700 | 42 — 8 |
| | Totaux | 11.184 | 100 — » | 4.047.100 | 100 — » |
| 1855 | Pavillon français. — Voiles | 3.671 | 40 — 3 | 523.469 | 37 — 6 |
| | Pavillon étranger. — Voiles | 5.436 | 59 — 7 | 868.817 | 62 — 4 |
| | Totaux | 9.107 | 100 — » | 1.392.286 | 100 — » |
| | Pavillon français. — Vapeur | 1.503 | 65 — 4 | 509.865 | 59 — 5 |
| | Pavillon étranger. — Vapeur | 793 | 34 — 6 | 346.275 | 40 — 5 |
| | Totaux | 2.296 | 100 — » | 856.140 | 100 — » |
| 1874 | Pavillon français. — Voiles | 1 352 | 20 — 5 | 337.315 | 24 — 2 |
| | Pavillon étranger. — Voiles | 5.243 | 79 — 5 | 1.055.963 | 75 — 8 |
| | Totaux | 6.595 | 100 — » | 1.393.278 | 100 — » |
| | Pavillon français. — Vapeur | 3.311 | 72 — 1 | 1.975.085 | 74 — » |
| | Pavillon étranger. — Vapeur | 1.278 | 27 — 9 | 678.737 | 25 — 6 |
| | Totaux | 4.589 | 100 — » | 2.653.822 | 100 — » |

(1) Extrait des tableaux nos 5 et 6.

Le pavillon étranger qui entrait pour 54 0/0 dans le mouvement du port de Marseille en 1855, y participe actuellement dans la proportion de 58 0/0.

C'est donc pour le pavillon français, qui était déjà si peu important, une nouvelle diminution de 4 0/0.

Le même fait a été remarqué dans l'ensemble du mouvement commercial de la France. En 1855, la répartition de la nationalité donnait 41 0/0 au pavillon français et 59 0/0 au pavillon étranger. Cette proportion a été, en 1874, de 36 1/2 0/0, pour les navires français et de 63 1/2 0/0, pour les navires étrangers.

La diminution est donc, pour la France tout entière, de 4 1/2 0/0, tandis qu'elle n'est spécialement, pour le port de Marseille, que de 4 0/0.

Si nous examinons séparément la navigation à voiles et la navigation à vapeur, nous trouvons, à Marseille, les résultats suivants :

Pour les navires à voiles, une augmentation de 20 0/0, en faveur du pavillon étranger :

1855. . . . . . . . . 59 0/0.
1874. . . . . . . . . 79 0/0.

Pour les navires à vapeur, une augmentation de 7 0/0, en faveur du pavillon français.

1855. . . . . . . . . 65 0/0.
1874. . . . . . . . . 72 0/0.

## NAVIRES A VOILES ET NAVIRES A VAPEUR

Les indications contenues dans le tableau n° 7, mettent en relief deux faits dignes d'attention :

D'une part, la diminution constante du nombre des navires à voiles et de l'autre, une telle augmentation dans leur tonnage, que le poids des marchandises transportées reste le même, alors que le nombre des navires est réduit d'un tiers.

Ainsi, en 1855, 9,107 navires à voiles, jaugent 1,392,286 tonneaux, et en 1874, 6,595 navires ont un tonnage à peu près égal : 1,393,278 tonneaux.

La navigation à vapeur a progressé de 300 0/0, pendant les vingt dernières années.

En 1855, 2,296 navires à vapeur, dont 1,593 français et 1,278 étrangers, ont transporté 2,653,822 tonnes de marchandises.

Soit une augmentation de 99 0/0 sur le nombre des navires et de 210 0/0 sur leur tonnage.

Les tableaux nos 7 et 7 *bis* (entrée et sortie), permettent de comparer pendant vingt ans la marche décroissante de la navigation à voiles avec le progrès incessant de la navigation à vapeur.

---

Le résumé ci-après, que nous avons extrait des tableaux nos 8 et 9, fait connaître d'année en année, les pays où nos vapeurs ont pénétré pour la première fois.

MARCHE ET PROGRÈS DE LA NAVIGATION A VAPEUR

| PAYS DE PROVENANCE | | NOMBRE DE NAVIRES | TONNAGE | NOMBRE DE NAVIRES | TONNAGE |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | | 1874 | |
| Russie | 1855.. | 107 | 61.798 | 147 | 119.135 |
| Angleterre | | 121 | 49.916 | 137 | 114.834 |
| Portugal | | 4 | 1.796 | 8 | 8.649 |
| Espagne | | 154 | 46.850 | 666 | 270.496 |
| Italie | | 1.023 | 191.124 | 1.178 | 895.470 |
| Turquie | | 412 | 819.310 | 460 | 871.755 |
| Egypte | | 81 | 17.560 | 174 | 158.338 |
| Etats barbaresques | | 74 | 32.870 | 69 | 38.964 |
| Amérique espagnole | | 4 | 2.248 | » | » |
| Algérie | | 396 | 133.560 | 1.621 | 902.111 |
| Pays-Bas | 1856.. | 7 | 6.900 | 21 | 17.570 |
| Belgique | | 8 | 2.950 | » | » |
| Grèce | | 1 | 244 | 3 | 1.807 |
| Chine | | 1 | 749 | 26 | 54.224 |
| Brésil | | 4 | 3.542 | 3 | 4.588 |
| Indes anglaises | 1857.. | 6 | 4.020 | 36 | 32.270 |
| Autriche | 1864.. | 1 | 314 | 3 | 2.376 |
| Poss. angl. de la Méditerranée | | 112 | 68.284 | 24 | 9.731 |
| Indes hollandaises | | 1 | 901 | 3 | 3.721 |
| Japon | 1866.. | 1 | 901 | 27 | 56.426 |
| Etats-Unis | 1867.. | 2 | 3.751 | 17 | 19.773 |
| Rio de la Plata | | 7 | 5.675 | 62 | 78.951 |
| Uruguay | 1870.. | 3 | 1.857 | 2 | 2.345 |
| Philippines | 1874.. | » | » | 1 | 148 |
| Nossi-Bé | | » | » | 1 | 138 |

Nos relations les plus étendues par la navigation à vapeur, sont celles qui ont lieu avec l'Algérie, l'Italie, la Turquie, l'Espagne et l'Égypte; viennent ensuite la Russie et l'Angleterre, et immédiatement après Rio-de-la-Plata et le Japon.

En 1855, les relations les plus étendues étaient classées dans l'ordre suivant : la Turquie, l'Italie, l'Algérie, la Russie, l'Angleterre, l'Espagne et les États Barbaresques. (Nos navires à vapeur n'ont commencé leurs voyages au Japon qu'en 1866 et à Rio-de-la-Plata qu'en 1867.)

## COLONIES FRANÇAISES ET COMPTOIRS FRANÇAIS DANS L'INDE (1)

Le mouvement général de la navigation du port de Marseille avec les colonies (l'Algérie exceptée), s'est élevé, en 1874, à 276 navires jaugeant 85,234 tonneaux.

Ce mouvement avait été, en 1855, de 288 navires jaugeant 69,029 tonneaux.

Soit une augmentation de 16,205 tonneaux (23 0/0).

Le même mouvement pour tous les ports réunis, se résume ainsi :

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 1855. . . . . . . . . | 927 | navires | — 241,190 | tonneaux. |
| 1874. . . . . . . . | 761 | id. | — 226,695 | id. |
| Diminution. . . . . . . . . . | | | 14,925 | tonneaux. |

Ainsi, pendant que le port de Marseille gagnait 16,205 tonneaux, tous les ports réunis en perdaient 14,925.

Il n'en reste pas moins acquis, que le commerce de la métropole avec ses colonies (l'Algérie exceptée), loin de progresser, tend à décroître et que Marseille, tout en maintenant son mouvement commercial au même niveau, ne parvient pas à l'améliorer d'une manière sensible.

Si nous examinons en détail le commerce du port de Marseille avec les différentes colonies et les comptoirs français dans l'Inde, nous trouvons les résultats suivants :

### ILE DE LA RÉUNION

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 1855. . . . . . . . . | 43 | navires | — 13,723 | tonneaux. |
| 1874. . . . . . . . . | 30 | id. | — 12,638 | id. |
| Diminution. . . . . . . . . | | | 1,085 | tonneaux. |

### GUYANE FRANÇAISE

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 1855. . . . . . . . . | 19 | navires | — 3,595 | tonneaux. |
| 1874. . . . . . . . . | 18 | id. | — 4,534 | id. |
| Augmentation. . . . . . . | | | 935 | tonneaux. |

(1) Tableaux nos 10, 11, 12 et 13.

MARTINIQUE

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1855. . . . . . . . . | 66 navires | — 16,386 | tonneaux. |
| 1874. . . . . . . . . | 57 id. | — 16,271 | id. |
| Diminution. . . . . . . . . | | 115 | tonneaux. |

SÉNÉGAL

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1855. . . . . . . . . | 101 navires | — 20,388 | tonneaux. |
| 1874. . . . . . . . . | 121 id. | — 37,660 | id. |
| Augmentation. . . . . . . | | 17,272 | tonneaux. |

SAINTE-MARIE DE MADAGASCAR, MAYOTTE ET NOSSI-BÉ

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1855. . . . . . . . . | » | | » |
| 1874. . . . . . . . . | 5 navires | — 1,367 | tonneaux. |

ÉTABLISSEMENTS FRANÇAIS DANS L'INDE

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1855. . . . . . . . . | 6 navires | — 1,790 | tonneaux. |
| 1874. . . . . . . . . | 4 id. | — 1,472 | id. |
| Diminution. . . . . . . . . | | 318 | tonneaux. |

En somme, l'augmentation de notre commerce avec les colonies ne porte que sur les échanges avec le Sénégal, et ceux nouvellement établis avec Sainte-Marie de Madagascar, Mayotte et Nossi-Bé.

Il convient de remarquer que, pendant quelques années, le commerce avec les colonies françaises a paru prendre un plus rapide développement, mais que ce progrès s'est promptement ralenti.

Ainsi, le nombre des voyages avec l'Ile de la Réunion s'est élevé, en 1863, à 54 et le tonnage des navires à 22,146, pour descendre à 13 navires d'un tonnage total de 12,638, en 1874.

La plus heureuse année pour le commerce avec la Guyane a été 1866, où nous trouvons 28 navires jaugeant 7,141 tonneaux.

Pour la Martinique, nous signalons l'année 1858, pendant laquelle le nombre des voyages s'est élevé à 99, et le tonnage des navires à 26,388. Ces chiffres sont ensuite descendus à 57 navires jaugeant 16,271 tonneaux.

Pour le Sénégal, le mouvement a été presque toujours ascendant jusqu'en 1873, où nous voyons le nombre des navires s'élever à 140, et le chiffre du tonnage à 42,646.

Les établissements français de l'Inde ont paru vouloir prendre un rapide développement en 1857, où le nombre des navires atteignit le chiffre de 48, et le tonnage celui de 19,518; mais ce mouvement a fléchi d'année en année pour arriver en 1874, à 4 navires jaugeant 1,472 tonneaux.

## ALGÉRIE (1)

Depuis 1855, le mouvement de la navigation entre le port de Marseille et l'Algérie s'est accru dans une proportion considérable. Le nombre des voyages qui n'était que de 1,352 s'est élevé à 1,878, et le chiffre du tonnage des navires affectés à ces voyages a quadruplé :

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1855. . . . . . . . . | 1,352 navires | — 222,678 | tonneaux. |
| 1874. . . . . . . . . | 1,878 id. | — 951,262 | id. |
| Augmentation. . | 526 navires | — 728,584 | tonneaux. |

Le pavillon étranger n'a pris qu'une très-faible part dans ce mouvement commercial, qui s'est réparti de la manière suivante :

| | Navires | Proportion pour 100 | Tonnage | Proportion pour 100 |
|---|---|---|---|---|
| **1855** | | | | |
| Pavillon français | 1.177 | 87 — » | 189.595 | 85 — » |
| Pavillons étrangers | 175 | 13 — » | 33.083 | 15 — » |
| | 1.352 | 100 — » | 222.678 | 100 — » |
| **1874** | | | | |
| Pavillon français | 1.774 | 95 — » | 927.031 | 97 — » |
| Pavillons étrangers | 104 | 5 — » | 24.231 | 3 — » |
| | 1.878 | 100 — » | 951.262 | 100 — » |

Les importations et les exportations se balancent à peu près; cependant les exportations ont excédé les importations de 2 1/2 0/0, pendant les deux périodes quinquennales, de 1855 à 1859, et de 1870 à 1874.

Le nombre des navires expédiés ou reçus sur lest, est très-peu important. On n'en comptait que 94 à la sortie et aucun à l'entrée, en 1874.

(1) Tableaux nos 14 et 15.

## PÊCHE DE LA MORUE

### NAVIGATION (1)

Marseille n'expédie qu'un très-petit nombre de navires pour la pêcherie de la morue, et encore les armements ne se font-ils pas dans son port. Les quelques navires indiqués à la *sortie*, dans le tableau n° 16, sont allés compléter leur cargaison, leurs équipages et leur attirail de pêche, dans les ports de l'Océan, pour de là se rendre à la grande pêche.

Le nombre des navires revenant de la pêche de la morue, est beaucoup plus important; mais il n'a presque pas varié depuis vingt ans :

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 1874. . . . . . . . . | 45 navires | — | 6,942 | tonneaux. |
| 1855. . . . . . . . . | 39 id. | — | 6,828 | id. |
| Augmentation. . | 6 navires | — | 114 | tonneaux. |

L'augmentation est beaucoup plus sensible pour tous les ports réunis :

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 1874. . . . . . . . . | 508 navires | — | 63,226 | tonneaux. |
| 1855. . . . . . . . . | 390 id. | — | 52,188 | id. |
| Augmentation. . | 118 navires | — | 4,098 | tonneaux. |

Soit une augmentation de 30 0/0, sur le nombre des navires et de 21 0/0, sur leur tonnage, tandis que l'accroissement de 114 tonneaux pour Marseille n'atteint même pas le 2 0/0 des arrivages (1,6 0/0).

---

(1) Tableaux nos 16 et 17.

## GRAND ET PETIT CABOTAGES (1)

### 1° GRAND ET PETIT CABOTAGES RÉUNIS

Le port de Marseille qui figure au premier rang, dans le mouvement général du cabotage de la France, a expédié, en 1874, tant pour le grand que pour le petit cabotage, 2,703 navires, jaugeant 454,928 tonneaux.

En 1855, il avait expédié 3,973 navires, jaugeant 335,559 tonneaux.

D'où il résulte une diminution de 1,270 navires et une augmentation de 119,369 tonneaux.

### 2° GRAND CABOTAGE

La part du grand cabotage a été, en 1874, de 82 navires jaugeant 18,847 tonneaux; elle avait été en 1855, de 245 navires jaugeant 31,135 tonneaux; soit une diminution de 163 navires et de 12,288 tonneaux.

### 3° PETIT CABOTAGE

Le mouvement du petit cabotage a été en 1874, de 2,621 navires jaugeant 436,081 tonneaux; il avait été, en 1855 de 378 navires jaugeant 304,424 tonneaux.

Soit une diminution de 1,107 navires et une augmentation de 131,667 tonneaux.

En résumé, le nombre des navires a diminué dans la proportion de 46 0/0, et le chiffre du tonnage a augmenté de 32 0/0.

Il y a lieu de remarquer que la diminution du nombre des navires n'a été, pour tous les ports réunis, que de 22 0/0; mais il convient de constater que l'augmentation du tonnage qui n'a été, pour tous les ports, que de 11 0/0, s'est élevé à 32 0/0 dans le mouvement du port de Marseille.

---

Les divers tableaux que nous transcrivons, ci-après, font connaître, dans les plus grands détails, la part respective du port de Marseille et des autres ports de France, dans le mouvement général du cabotage (2).

(1) Tableaux n<sup>os</sup> 18 et 19.
(2) Ces tableaux, ou plutôt ces états récapitulatifs sont extraits des grands tableaux n<sup>os</sup> 18 et 19.

## GRAND ET PETIT CABOTAGES RÉUNIS — NAVIGATION

| PORTS D'EXPÉDITION | | | | PORTS DE DESTINATION | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| NOMS DES PORTS | NOMBRE de navires | TONNAGE | PROPORT. pour 0/0 | NOMS DES PORTS | NOMBRE de navires | TONNAGE | PROPORT. pour 0/0 |
| **1874** | | | | | | | |
| Marseille | 2.703 | 454.928 | 15 . 5 | Marseille | 2.738 | 435.931 | 14 . 7 |
| Le Havre | 3.004 | 256.909 | 8 . 8 | Bordeaux | 9.883 | 348.434 | 11 . 9 |
| Bordeaux | 6.197 | 241.915 | 7 . 9 | Le Havre | 3.142 | 242.039 | 8 . 3 |
| Cette | 767 | 103.387 | 3 . 5 | Cette | 762 | 124.901 | 4 . 3 |
| Rouen | 888 | 92.049 | 3 . 1 | Rouen | 1.084 | 119.174 | 4 . 1 |
| La Rochelle | 2.275 | 79.433 | 2 . 8 | La Rochelle | 3.264 | 101.607 | 3 . 5 |
| Libourne | 2.497 | 72.183 | 2 . 4 | Arles | 428 | 65.322 | 2 . 2 |
| Autres ports | 39.557 | 1.661.660 | 56 . » | Autres ports | 36.587 | 1.515.006 | 51 . » |
| | 57.888 | 2.952.414 | 100 . » | | 57.888 | 2.952.414 | 100 . » |
| **1855** | | | | | | | |
| Marseille | 3.973 | 335.559 | 12 . 6 | Marseille | 3.492 | 306.105 | 11 . 5 |
| Le Havre | 3.030 | 224.674 | 8 . 5 | Bordeaux | 5.034 | 159.886 | 6 . » |
| Bordeaux | 7.141 | 212.537 | 8 . » | Le Havre | 3.020 | 184.478 | 6 . 9 |
| Cette | 976 | 98.530 | 3 . 7 | Cette | 900 | 90.518 | 3 . 4 |
| Rouen | 1.633 | 121.632 | 4 . 6 | Rouen | 1.986 | 152.049 | 5 . 7 |
| Nantes | 7.340 | 115.345 | 4 . » | Nantes | 3.910 | 139.518 | 5 . 3 |
| Autres ports | 46.363 | 1.543.056 | 58 . 6 | Autres ports | 52.344 | 1.618.782 | 61 . 2 |
| | 70.456 | 2.651.336 | 100 . » | | 70.456 | 2.651.336 | 100 . » |

## GRAND CABOTAGE — NAVIGATION

| PORTS D'EXPÉDITION | | | | PORTS DE DESTINATION | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| NOMS DES PORTS | NOMBRE de navires | TONNAGE | PROPORT. pour 0/0 | NOMS DES PORTS | NOMBRE de navires | TONNAGE | PROPORT. pour 0/0 |
| **1874** | | | | | | | |
| Marseille | 82 | 18.847 | 49 . 4 | Marseille | 22 | 8.444 | 22 . 1 |
| Cette | 34 | 6 026 | 15 . 8 | Nantes | 20 | 4.435 | 11 . 7 |
| Bordeaux | 2 | 2.971 | 7 . 8 | Rouen | 17 | 2.731 | 7 . 1 |
| Dunkerque | 9 | 2.835 | 7 . 4 | Dunkerque | 13 | 2.709 | 7 . 1 |
| Port-de-Bouc | 12 | 2.151 | 5 . 6 | Saint-Malo | 18 | 2.408 | 6 . 3 |
| Autres ports | 25 | 5.398 | 14 . » | Le Havre | 7 | 2.176 | 5 . 7 |
| | | | | Autres ports | 73 | 15.325 | 40 . » |
| | 170 | 38.228 | 100 . » | | 170 | 38.228 | 100 . » |
| **1855** | | | | | | | |
| Marseille | 245 | 31.135 | 32 . 9 | Marseille | 172 | 21.678 | 22 . 9 |
| Cette | 77 | 11.896 | 12 . 6 | Rouen | 127 | 15.842 | 16 . 7 |
| Port-de-Bouc | 62 | 8.610 | 8 . 9 | Nantes | 83 | 10.881 | 11 . 5 |
| Nantes | 43 | 5.821 | 6 . 2 | Dunkerque | 80 | 10.154 | 10 . 7 |
| Salins d'Hyères | 26 | 4.077 | 4 . 3 | Le Havre | 53 | 7.987 | 8 . 4 |
| Dunkerque | 24 | 3.570 | 3 . 8 | Cette | 22 | 2.324 | 2 . 5 |
| Autres ports | 247 | 29.613 | 31 . 3 | Autres ports | 187 | 25.856 | 27 . 3 |
| | 724 | 94.722 | 100 . » | | 724 | 94.722 | 100 . » |

PETIT CABOTAGE — NAVIGATION

| PORTS D'EXPÉDITION | | | | PORTS DE DESTINATION | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| NOMS DES PORTS | NOMBRE de navires | TONNAGE | PROPORT. pour 0/0 | NOMS DES PORTS | NOMBRE de navires | TONNAGE | PROPORT. pour 0/0 |
| | | | 1874 | | | | |
| Marseille......... | 2.621 | 436.081 | 14 . 9 | Marseille......... | 2.716 | 427.487 | 14 . 7 |
| Le Havre......... | 2.998 | 255.696 | 8 . 8 | Bordeaux......... | 9.879 | 344.521 | 11 . 9 |
| Bordeaux ........ | 6.195 | 228.944 | 7 . 8 | Le Havre......... | 3.135 | 239.863 | 8 . 3 |
| Cette ............ | 730 | 97.361 | 3 . 3 | Cette............ | 752 | 123.588 | 4 . 3 |
| Rouen ........... | 887 | 91.930 | 3 . 2 | Rouen ........... | 1.067 | 116.448 | 4 . » |
| La Rochelle....... | 2.275 | 79 433 | 2 . 7 | La Rochelle....... | 3.264 | 101.607 | 3 . 5 |
| Libourne......... | 2.497 | 72.133 | 2 . 3 | Arles............ | 428 | 65.322 | 2 . 3 |
| Autres ports...... | 39.718 | 1.652.608 | 57 . » | Autres ports...... | 36.477 | 1.495.855 | 51 . » |
| | 57.718 | 2.914.186 | 100 . » | | 57.718 | 2.914.186 | 100 . » |
| | | | 1855 | | | | |
| Marseille......... | 3.728 | 304.424 | 11 . 9 | Marseille......... | 3.320 | 248.427 | 11 . 1 |
| Le Havre......... | 2.997 | 220.617 | 8 . 6 | Bordeaux......... | 5.003 | 159.810 | 6 . 3 |
| Bordeaux ........ | 7.135 | 211.554 | 8 . 3 | Le Havre......... | 2.967 | 176.691 | 6 . 9 |
| Cette...... ..... | 899 | 86.634 | 3 . 4 | Cette ............ | 878 | 80.563 | 3 . 1 |
| Rouen .......... | 1.611 | 119.836 | 4 . 7 | Rouen ........... | 1.859 | 136.207 | 5 . 3 |
| Nantes........... | 7.297 | 109 524 | 4 . 3 | Nantes........... | 3.827 | 129.864 | 5 . 1 |
| Autres ports... .. | 46.065 | 1.504.025 | 58 . 8 | Autres ports...... | 51.878 | 1.625.552 | 62 . 2 |
| | 69.732 | 2.556.614 | 100 . » | | 69.732 | 2.536.614 | 100 . » |

MOUVEMENT GÉNÉRAL DES MARCHANDISES

Les divers tableaux que nous transcrivons, ci-après, font connaître le mouvement général des marchandises transportées : 1° Par le grand et le petit cabotages réunis ; 2° par le grand cabotage ; 3° par le petit cabotage.

GRAND ET PETIT CABOTAGES RÉUNIS

| PORTS D'EXPÉDITION | | | PORTS DE DESTINATION | | |
|---|---|---|---|---|---|
| NOMS DES PORTS | TONNES de 1,000 kil. | PROPORTION pour 0/0 | NOMS DES PORTS | TONNES de 1,000 kil. | PROPORTION pour 0/0 |
| | | 1874 | | | |
| Le Havre................. | 241.936 | 12 — » | Marseille................. | 218.354 | 10 — 9 |
| Marseille................. | 188.275 | 9 — 3 | Bordeaux ... ... .. ..... | 203.913 | 10 — 2 |
| Bordeaux.. .............. | 173.736 | 8 — 6 | Le Havre................. | 145.927 | 7 — 3 |
| Nantes .................. | 47.825 | 2 — 4 | Nantes................... | 82.477 | 4 — 1 |
| Autres ports.............. | 1.353.943 | 66 — 7 | Autres ports.............. | 1.365.344 | 65 — 5 |
| | 2.015.715 | 100 — » | | 2.015.715 | 100 — » |
| | | 1855 | | | |
| Marseille................. | 229.835 | 10 — 3 | Rouen ................... | 211.827 | 9 — 5 |
| Le Havre......... ...... | 192.055 | 8 — 6 | Marseille... .......... | 199.955 | 9 — » |
| Nantes .................. | 144.181 | 6 — 5 | Bordeaux ..... ......... | 167.051 | 7 — 5 |
| Bordeaux ............... | 133.119 | 6 — » | Le Havre................. | 153.914 | 6 — 9 |
| Autres ports.............. | 1.930.934 | 68 — 6 | Autres ports.............. | 1.498.977 | 67 — 1 |
| | 2.231.724 | 100 — » | | 2.231.724 | 100 — » |

# GRAND CABOTAGE

## PORTS DE L'OCÉAN

## PORTS DE LA MÉDITERRANÉE

| DE L'OCÉAN A LA MÉDITERRANÉE. | | | DE LA MÉDITERRANÉE A L'OCÉAN | | | DE LA MÉDITERRANÉE A L'OCÉAN. | | | DE L'OCÉAN A LA MÉDITERRANÉE | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| NOMS DES PORTS | QUANTITÉS expédiées | PROPORT. pour 0/0 | NOMS DES PORTS | QUANTITÉS reçues | PROPORT. pour 0/0 | NOMS DES PORTS | QUANTITÉS expédiées | PROPORT. pour 0/0 | NOMS DES PORTS | QUANTITÉS reçues | PROPORT. pour 0/0 |
| **1874** | | | | | | | | | | | |
| Le Havre | 1 898 | 22 . 6 | Nantes | 5.683 | 17 . 8 | Marseille | 21.136 | 66 . 2 | Marseille | 6.711 | 80 . 1 |
| Dunkerque | 1.763 | 21 . » | Dunkerque | 4.731 | 15 . » | Cette | 6.074 | 19 . » | Cette | 1.504 | 17 . 9 |
| Boulogne | 1.646 | 19 . 6 | Rouen | 3.413 | 10 . 6 | Port-de-Bouc | 3.053 | 9 . 5 | Toulon | 161 | 2 . » |
| Calais | 989 | 11 . 7 | Saint-Malô | 2.865 | 9 . 1 | Port-Vendres | 388 | 1 . 1 | » | » | » . » |
| Bordeaux | 422 | 5 . 1 | Saint-Servan | 2.808 | 9 . » | Nice | 318 | 1 . » | » | » | » . » |
| » | » | » . » | Le Havre | 1.886 | 5 . 8 | La Nouvelle | 133 | » . 2 | » | » | » . » |
| Autres ports | 1.658 | 20 . » | Bordeaux | 1.520 | 4 . 7 | Autres ports | 800 | 2 . 9 | » | » | » . » |
| | | | Autres ports | 9.016 | 28 . » | | | | | | |
| | 8.376 | 100 . » | | 31.922 | 100 . » | | 31.922 | 100 . » | | 8.376 | 100 . » |
| | 40.298 | | | | | | 40.298 | | | | |
| **1855** | | | | | | | | | | | |
| Nantes | 8.856 | 27 . 2 | Rouen | 18.380 | 24 . 9 | Marseille | 30.051 | 40 . 8 | Marseille | 20.271 | 62 . 4 |
| Bayonne | 4.463 | 13 . 7 | Dunkerque | 16.124 | 21 . 9 | Cette | 14.189 | 19 . 3 | Toulon | 9.184 | 28 . 2 |
| Dunkerque | 3.657 | 11 . 2 | Nantes | 7.315 | 9 . 9 | Port-de-Bouc | 13.695 | 18 . 6 | Cette | 2.780 | 8 . 4 |
| Marans | 2.534 | 7 . 8 | Le Havre | 6.689 | 9 . » | Salins d'Hyères | 5.302 | 7 . 2 | Cannes | 330 | 1 » |
| Le Havre | 2.352 | 7 . 2 | Fécamp | 5.688 | 7 . 7 | Cannes | 4.109 | 5 . 6 | » | » | » . » |
| Rouen | 1.730 | 5 . 5 | Saint-Malô | 3.000 | 4 . 1 | Port-Vendres | 1.090 | 1 . 5 | » | » | » . » |
| Autres ports | 8.923 | 27 . 4 | Autres ports | 16.491 | 22 . 5 | Autres ports | 5.151 | 7 . » | » | » | » . » |
| | 32.515 | 100 . » | | 73.587 | 100 . » | | 73.587 | 100 . » | | 32.515 | 100 . » |
| | 106.102 | | | | | | 106.102 | | | | |

# PETIT CABOTAGE

PORTS DE L'OCÉAN — PORTS DE LA MÉDITERRANÉE

| NOMS DES PORTS | QUANTITÉS expédiées | PROPORTION pour 0/0 | NOMS DES PORTS | QUANTITÉS reçues | PROPORTION pour 0/0 | NOMS DES PORTS | QUANTITÉS expédiées | PROPORTION pour 0/0 | NOMS DES PORTS | QUANTITÉS reçues | PROPORTION pour 0/0 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **1874** | | | | | | | | | | | |
| Le Havre.... | 240.038 | 16 . » | Bordeaux.... | 202.393 | 13 . 5 | Marseille ... | 167.189 | 34 . 8 | Marseille..... | 211.642 | 44 . 1 |
| Bordeaux.... | 173.323 | 11 . 6 | Rouen... ... | 158.332 | 10 . 5 | Port-de-Bouc. | 54.692 | 11 . 3 | Cette ....... | 53.126 | 11 . 1 |
| Rouen ...... | 84.427 | 5 . 7 | Le Havre.... | 144.041 | 9 . 7 | Cette.. ..... | 43.445 | 9 . » | Arles ....... | 36.633 | 7 . 6 |
| Dunkerque .. | 82.065 | 5 . 5 | Saint-Pierre. | 87.910 | 5 . 8 | Arles ....... | 42.218 | 8 . 7 | Porquerolles. | 26.086 | 5 . 4 |
| Rochefort ... | 68.387 | 4 . 5 | Nantes...... | 73.494 | 5 . » | Agde........ | 14.333 | 3 . » | Nice ........ | 24.614 | 5 . 1 |
| Marans ..... | 50.003 | 3 . 3 | Brest ....... | 66.137 | 4 . 3 | Bastia... ... | 12.679 | 2 . 6 | Bastia....... | 18.909 | 3 . 8 |
| Charente.... | 47.694 | 3 . 2 | La Rochelle.. | 51.716 | 3 . 4 | Propriano ... | 13.563 | 2 . 6 | Toulon...... | 14.080 | 2 . 9 |
| Nantes...... | 47.069 | 3 . 2 | Caen ....... | 39.564 | 2 . 8 | Autres ports. | 132.418 | 28 . » | Autres ports. | 94.427 | 20 . » |
| Autres ports. | 702.271 | 47 . » | Autres ports. | 669.273 | 45 . » | | | | | | |
| | 1.495 880 | 100 . » | | 1.495.880 | 100 . » | | 479.537 | 100 . » | | 479.537 | 100 . » |
| | | | | 1.975.417 | | | | | | | |
| **1855** | | | | | | | | | | | |
| Le Havre.... | 189.703 | 12 . 1 | Rouen ...... | 193.497 | 12 . 3 | Marseille..... | 199.805 | 35 . 6 | Marseille .... | 179.684 | 32 . 1 |
| Nantes...... | 135.325 | 8 . 6 | Bordeaux.... | 166.892 | 10 . 7 | Arles ....... | 91.068 | 16 . 3 | Toulon ..... | 131.292 | 23 . 4 |
| Bordeaux,... | 132.828 | 8 . 5 | Le Havre.... | 147.275 | 9 . 4 | Cette ....... | 54.130 | 9 . 7 | Cette ....... | 59.116 | 10 . 5 |
| Rouen ...... | 93.711 | 6 . » | Dunkerque .. | 114.430 | 7 . 3 | Port-de-Bouc. | 46.727 | 8 . 3 | Arles........ | 58.259 | 10 . 4 |
| Charente.... | 83.905 | 5 . 4 | Nantes...... | 98.201 | 6 . 3 | Agde ....... | 23.919 | 4 . 3 | Bastia ...... | 22.397 | 4 . » |
| Honfleur .... | 57.462 | 3 . 7 | Brest ....... | 66.930 | 4 . 3 | La Nouvelle.. | 16.467 | 2 . 9 | Agde........ | 17.481 | 3 . 1 |
| Autres ports. | 872.467 | 55 . 7 | Autres ports. | 778.356 | 49 . 7 | Solenzara ... | 13.977 | 2 . 5 | Cannes....... | 12.586 | 2 . 3 |
| | | | | | | Toulon...... | 12.355 | 2 . 2 | La Seyne.... | 8.188 | 1 . 5 |
| | | | | | | Autres ports. | 102.773 | 18 . 2 | Autres ports. | 73.216 | 12 . 7 |
| | 1.565.401 | 100 . » | | 1.565.401 | 100 . » | | 560.221 | 100 . » | | 560.221 | 100 . » |
| | | | | 2.125.622 | | | | | | | |

L'examen des tableaux qui précèdent donne lieu aux observations suivantes :

Le poids total des marchandises de toute nature expédiées de Marseille, par cabotage, en 1874, a été de 188,275 tonnes. En 1855, ce chiffre avait été de 229,855 tonnes.

La part du *grand cabotage* dans les quantités transportées en 1874, a été de 27.867 tonnes, et celle du *petit cabotage*, de 160,408 tonnes. En 1855, la part du *grand cabotage* avait été de 50,322 tonnes et celle du *petit cabotage* de 179,533 tonnes.

Le mouvement général du transport des marchandises se résume ainsi :

| | | |
|---|---|---|
| 1874 . . . . . . . . . . . . . . . . | 188,275 | tonnes. |
| 1855 . . . . . . . . . . . . . . . . | 229,855 | id. |
| Différence en moins en 1874 : . | 41,580 | tonnes. |

Soit, pour 1874, une diminution de 22 0/0 sur l'année 1855.

Cette diminution n'est que de 11 0/0 pour tous les ports réunis. La situation du port de Marseille, au point de vue du cabotage, est donc inférieure à celle des autres ports.

Il y a lieu de remarquer cependant, que cette diminution n'affecte que les marchandises expédiées du port de Marseille. — Considérée au point de vue des marchandises reçues, la situation est meilleure.

Il a été reçu, en effet, dans le port de notre ville, en 1874, 218,354 tonnes de marchandises ; or, ce chiffre avait été de 199,955 en 1855 ; d'où résulte une augmentation de 3 0/0 en faveur de l'année 1874.

### NATURE DES MARCHANDISES REÇUES OU EXPÉDIÉES PAR LE CABOTAGE

L'état comparatif ci-après, fait connaître la nature des principales marchandises reçues ou expédiées en 1855 et en 1874.

Cet état n'est que l'extrait des quatre tableaux ci-joints (1), contenant à cet égard des renseignements plus complets.

(1) Voir ces tableaux aux pages 44, 45, 46 et 47.

IMPORTATIONS

| | | 1855 | 1874 |
|---|---|---|---|
| (PETIT CABOTAGE) *Marchandises reçues des divers ports de la Méditerranée.* | Vins | 390.454 | 485.416 |
| | Bois communs | 405.408 | 411.358 |
| | Matériaux à bâtir | 49.678 | 309.793 |
| | Sel marin | 106.955 | 270.381 |
| | Fonte | 48.818 | 160.865 |
| | Houille | 231.881 | 110.971 |
| (GRAND CABOTAGE) *Marchandises reçues des divers ports de l'Océan.* | Eaux-de-vie | 2.507 | 19.499 |
| | Sulfates | 1.767 | 18.787 |
| | Matériaux à bâtir | » | 8.230 |
| | Fonte | 7.473 | 3.706 |
| | Vins | » | 3.426 |
| | Grains et farines | 108.222 | » |
| | Résines de pin et de sapin | 28.258 | 2.271 |

EXPORTATIONS

| | | 1855 | 1874 |
|---|---|---|---|
| (PETIT CABOTAGE) *De Marseille aux ports de la Méditerranée.* | Grains et farines | 298.454 | 517.904 |
| | Matériaux à bâtir | 80.144 | 121.823 |
| | Tourteaux de graines oléagineuses | 42.507 | 113.697 |
| | Soufre | 48.091 | 110.770 |
| | Bois communs | 470.745 | 81.090 |
| | Savons | 194.425 | 61.448 |
| (GRAND CABOTAGE) *De Marseille aux ports de l'Océan.* | Savons | 197.259 | 55.106 |
| | Engrais | » | 52.700 |
| | Sucs végétaux | » | 18.442 |
| | Eaux-de-vie | » | 13.711 |
| | Tabacs en feuilles | » | 13.569 |
| | Alcalis | 17.411 | » |
| | Garance | 10.635 | » |
| | Huile d'olives | 9.730 | » |

## 1855 — IMPORTATION

| PORTS de destination | | PORTS d'expédition | POIDS DES CARGAISONS PAR PORTS d'expédition | POIDS DES CARGAISONS PAR PORTS de destination | MARCHANDISES | TOTAL DES QUANTITÉS PAR Espèce de marchandises | TOTAL DES QUANTITÉS PAR Port de destination |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | quint. mét. | quint. mét. | | quint. mét. | quint. mét. |
| | | Banyuls-sur-mer | 163 | | Peaux et pelleteries brutes | 2.052 | |
| | | Port-Vendres | 12.072 | | Peaux et pelleteries préparées et ouvrées | 2.071 | |
| | | Barcarès-de-St-Laurent | 7.070 | | Vins | 390.454 | |
| | | La Nouvelle | 79.936 | | Bois communs | 405.408 | |
| | | Agde | 136.131 | | Matériaux à bâtir | 49.678 | |
| | | Cette | 325.868 | | Sel marin et sel gemme | 106.955 | |
| | | Aigues-Mortes | 6.300 | | Fonte | 48.818 | |
| | | Arles | 415.613 | | Houille | 231.881 | |
| | | Coullioure | 176 | | Fers et aciers | 48.816 | |
| | | Port-de-Bouc | 196.063 | | Alcalis | 36.148 | |
| | | La Ciotat | 1.407 | | Futailles vides | 7.529 | |
| | | Bandol | 17.631 | | Pierres et terres servant aux arts et métiers | 18.102 | |
| | | Les Ambiers | 23.675 | | Poteries, verres et cristaux | 70.130 | |
| | | La Seyne | 4.088 | | Poissons | 6.433 | |
| | | Toulon | 68.408 | | Eaux-de-vie | 26.165 | |
| | | Les Peschiers | 15.460 | | Machines et mécaniques | 2.895 | |
| | | Porquerolles | 5.145 | | Grains et farines de froment et de méteil | 67.638 | |
| | | Ponteau | 22.808 | | Fourrages (paille, foin, herbe, etc.) | 15.872 | |
| | | Les Salins d'Hyères | 2.940 | | Minerais | 2.879 | |
| | | Lavandou | 2.600 | | Joncs et roseaux | 3.487 | |
| | | Saint-Tropez | 38.854 | | Huile d'olives | 10.737 | |
| | | Sainte-Maxime | 29.024 | | Ouvrages en bois y compris les meubles | 4.420 | |
| | | Saint-Raphaël | 98.461 | | Bitumes | 11.551 | |
| | | Cannes | 36.726 | 1.796.756 | Fruits de table | 8.059 | 1.796.756 |
| | Méditerranée. | Golfe Juan | 21.023 | | Ouvrages en métaux | 21.190 | |
| | | Antibes | 36.734 | | Manganèse | 5.787 | |
| | | Carri-le-Rouet | 8.540 | | Grains et farines de seigle, orge, avoine | 18.312 | |
| | | La Redoute | 11.742 | | Marrons et châtaignes | 5.003 | |
| | | Calvi | 2.976 | | Sulfates | 5.438 | |
| | | L'Ile Rousse | 1.035 | | Pierres ouvrées | 7.971 | |
| | | Saint-Florent | 4.950 | | Papier et ses applications | 4.387 | |
| | | Centuri | 554 | | Tissus | 11.755 | |
| | | Macinaggio | 4.376 | | Médicaments composés | 5.142 | |
| | | Porticciolo | 2.039 | | Tartrates | 2.725 | |
| | | Bastia | 60.101 | | Savons | 6.100 | |
| | | Cervione | 741 | | Ancres et cables en fer | 2.051 | |
| | | Solenzara | 39.469 | | Meules | 1.936 | |
| | | Calzarello | 450 | | Vinaigres | 1.944 | |
| | | Porto-Vecchio | 9.934 | | Fruits oléagineux | 4.972 | |
| | | Bonifacio | 1.630 | | Viandes | 4.201 | |
| | | Les Goudes | 8.860 | | Chanvre | 3.925 | |
| MARSEILLE. | | Propriano | 4.946 | | Fromages, beurres, etc | 3.597 | |
| | | Ajaccio | 12.416 | | Nitrates | 3.167 | |
| | | Cassis | 9.803 | | Résines de pin et de sapin | 3.059 | |
| | | Almanarre | 600 | | Cornes, sabots et os de bétail | 2.918 | |
| | | Barcaggio | 764 | | Zinc | 2.574 | |
| | | Venzolasca | 260 | | Autres marchandises | 95.404 | |
| | | Carphise | 6.194 | | | | |
| | | Dunkerque | 18.993 | | Eaux-de-vie | 2.507 | |
| | | Calais | » | | Chanvre | 1.247 | |
| | | Le Havre | 12.012 | | Fonte | 7.473 | |
| | | Bordeaux | 2.911 | | Résines de pin et de sapin | 28.258 | |
| | | Bayonne | 32.735 | | Bois communs | 2.419 | |
| | | Croisset | 3.780 | | Bois exotiques | 1.181 | |
| | | Rouen | 5.626 | | Pierres et terres servant aux arts et métiers | 7.022 | |
| | | Granville | 881 | | Grains et farines de seigle, orge, maïs, etc | 93.372 | |
| | | Binié | 7.628 | | Grains et farines de froment et de méteil | 14.830 | |
| | | Portrieux | 1.298 | | Sucre brut | 6.334 | |
| | | Paimpol | 5.043 | | Poissons | 5.961 | |
| | Océan | Lézardrieux | 8.464 | 202.714 | Viandes | 2.919 | 202.714 |
| | | Pontrieux | 3.189 | | Graisses de poisson | 2.363 | |
| | | Tréguier | 5.747 | | Carbonate de plomb | 1.939 | |
| | | Lannion | 8.140 | | Embarcations | 1.819 | |
| | | Morlaix | 7.631 | | Sulfates | 1.767 | |
| | | Landerneau | 10.606 | | Marbres, Albâtres, etc | 1.410 | |
| | | Pont-l'Abbé | 814 | | Nitrates | 1.385 | |
| | | Nantes | 42.515 | | Pommes de terre et légumes secs | 1.316 | |
| | | Moricq | 10.073 | | Zinc | 1.315 | |
| | | Luçon | 1.760 | | Graines oléagineuses | 1.170 | |
| | | Marans | 21.852 | | Autres marchandises | 14.687 | |
| | | Autres ports | 16 | | | | |
| | | | | 1.999.470 | | | 1.[illegible] |

# 1855 — EXPORTATION

| PORTS d'expédition | PORTS de destination | | POIDS DES CARGAISONS PAR PORTS de destination | POIDS DES CARGAISONS PAR PORTS d'expédition | MARCHANDISES | TOTAL DES QUANTITÉS PAR Espèce de marchandises | TOTAL DES QUANTITÉS PAR Port d'expédition |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | quint. met. | quint. mét. | | quint. mét. | quint. mét. |
| MARSEILLE. | | | | | Grains et farines de froment et de méteil | 298.454 | |
| | | Port-Vendres | 9.092 | | Matériaux à bâtir | 80.144 | |
| | | Barcarès-de-St-Laurent | 5.155 | | Tourteaux de graines oléagineuses | 42.507 | |
| | | La Nouvelle | 20.614 | | Soufre | 48.091 | |
| | | Agde | 155.666 | | Bois communs | 470.745 | |
| | | Cette | 497.121 | | Savons | 194.425 | |
| | | Arles | 539.610 | | Houille | 159.817 | |
| | | Port-de-Bouc | 31.636 | | Grains et farines de seigle, orge, avoine | 21.885 | |
| | | La Ciotat | 14.660 | | Peaux et pelleteries brutes | 9.680 | |
| | | Bandol | 70.384 | | Futailles vides | 89.196 | |
| | | Saint-Nazaire | 7.765 | | Alcalis | 35.466 | |
| | | La Seyne | 57.024 | | Graines oléagineuses | 26.873 | |
| | | Toulon | 308.827 | | Munitions de guerre | 18.769 | |
| | | Porquerolles | 11.549 | | Pommes de terre et légumes secs | 8.723 | |
| | | Les Salins d'Hyères | 1.050 | | Huiles de graines grasses | 26.292 | |
| | | Lavandou | 958 | | Pierres et terres servant aux arts et métiers | 9.232 | |
| | | Saint-Tropez | 14.497 | | Vins | 16.338 | |
| | | Sainte-Maxime | 1.134 | | Fers et aciers | 28.947 | |
| | | Saint-Raphaël | 22.585 | | Mélasse | 24.190 | |
| | | Cannes | 73.575 | | Ouvrages en métaux | 7.410 | |
| | Méditerranée. | Antibes | 11.798 | 1.998.046 | Poteries, verres et cristaux | 9.928 | 1.998.046 |
| | | Calvi | 6.347 | | Laines | 82.898 | |
| | | L'Ile Rousse | 13.026 | | Tissus | 6.564 | |
| | | Saint-Florent | 1.584 | | Fonte | 80.010 | |
| | | Centuri | 300 | | Fruits de table | 5.870 | |
| | | Macinaggio | 943 | | Bois exotiques | 35.091 | |
| | | Porticciolo | 185 | | Eaux-de-vie | 8.211 | |
| | | Bastia | 44.978 | | Plomb | 29.690 | |
| | | Cervione | 492 | | Machines et mécaniques | 5.868 | |
| | | Bonifacio | 2.258 | | Résines de pin et de sapin | 13.868 | |
| | | Propriano | 1.664 | | Coton | 6.102 | |
| | | Ajaccio | 20.668 | | Huile d'olive | 7.885 | |
| | | Aigues-Mortes | 19.398 | | Riz | 11.885 | |
| | | Ponteau | 25.829 | | Chanvre | » | |
| | | Lo Redoute | 2.128 | | Peaux et pelleteries préparées et ouvrées | 5.173 | |
| | | Carri-le-Rouet | 124 | | Cuivre | 6.850 | |
| | | Cassis | 260 | | Marbres, albâtres, etc | 6.068 | |
| | | Les Goudes | 3.057 | | Suif brut et saindoux | 5.916 | |
| | | Autres ports | 105 | | Café | 5.491 | |
| | | | | | Engrais, résidu de noir animal, etc | 5.127 | |
| | | | | | Autres marchandises | 98.872 | |
| | | Dunkerque | 80.600 | | Savons | 197.259 | |
| | | St-Valéry-sur-Somme | 23.459 | | Soufre | 816 | |
| | | Le Havre | 52.873 | | Vins | 5.760 | |
| | | Rouen | 79.423 | | Céréales ( Grains et farines ) | 2.224 | |
| | | Caen | 17.461 | | Bois exotiques | 3.973 | |
| | | Saint-Malo | 8.419 | | Fruits de table | 1.166 | |
| | | Saint-Servan | 584 | | Alcalis | 17.411 | |
| | | Nantes | 59.745 | | Garance | 10.635 | |
| | Océan | Bordeaux | 1.585 | 300.506 | Huile d'olive | 9.730 | 300.506 |
| | | Granville | 1.985 | | Mélasse | 9.653 | |
| | | Lelégué | 6.749 | | Marbres, albâtres | 8.078 | |
| | | Binié | 618 | | Café | 4.379 | |
| | | Paimpol | 425 | | Riz | 3.153 | |
| | | Morlaix | 3.409 | | Huile de graines grasses | 3.036 | |
| | | Brest | 5.339 | | Graines oléagineuses | 1.873 | |
| | | Morans | 5.327 | | Pierres et terres servant aux arts et métiers | 1.714 | |
| | | La Rochelle | 1.839 | | Autres marchandises | 19.646 | |
| | | Autres ports | 666 | | | | |
| | | | | 2.298.552 | | | 2.298.552 |

## 1874 — IMPORTATION

| PORTS de destination | PORTS d'expédition | | POIDS DES CARGAISONS PAR PORTS d'expédition | POIDS DES CARGAISONS PAR PORTS de destination | MARCHANDISES | TOTAL DES QUANTITÉS PAR Espèce de marchandise | TOTAL DES QUANTITÉS PAR Port de destination |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | quint. mét. | quint. mét. | | quint. mét. | quint. mét. |
| MARSEILLE. | Méditerranée. | Port-Vendres | 30.184 | 2.116.421 | | | 2.116 421 |
| | | Barcarès-de-St-Laurent | 1.761 | | | | |
| | | La Nouvelle | 44.438 | | | | |
| | | Agde | 110.888 | | Vins | 485.416 | |
| | | Cette | 359.905 | | Bois communs | 411.358 | |
| | | Aigues-Mortes | 4.200 | | Matériaux à bâtir | 309.793 | |
| | | Arles | 244.297 | | Sel marin et sel gemme | 270.331 | |
| | | Giraud | 27.743 | | Fonte | 160.865 | |
| | | Port-de-Bouc | 431.614 | | Houille | 110.971 | |
| | | La Ciotat | 30.107 | | Fers et aciers | 70.559 | |
| | | Bandol | 16.252 | | Alcalis | 41.734 | |
| | | Les Ambiers | 3.598 | | Futailles vides | 19.392 | |
| | | La Seyne | 4.993 | | Pierres et terres servant aux arts et métiers | 18.835 | |
| | | Toulon | 42.878 | | Poteries, verres et cristaux | 18.335 | |
| | | Les Peschiers | 12.867 | | Poissons | 12.400 | |
| | | Porquerolles | 89.770 | | Résines de pin et de sapin | 9.794 | |
| | | Cros-de-St-Georges | 25 | | Eaux-de-vie | 9.409 | |
| | | Les Salins d'Hyères | 3.371 | | Machines et mécaniques | 9.162 | |
| | | Lavandou | 100 | | Grains et farines de froment et de méteil | 8.738 | |
| | | Saint-Tropez | 53.628 | | Fourrages (paille, foin, herbe, son, etc.) | 8.629 | |
| | | Sainte-Maxime | 26.347 | | Minerais | 8.350 | |
| | | Saint-Raphaël | 93.498 | | Joncs et roseaux | 7.978 | |
| | | Cannes | 29.465 | | Huile d'olive | 7.913 | |
| | | Golfe Juan | 16.090 | | Ouvrages en bois, y compris les meubles | 7.696 | |
| | | Antibes | 15.799 | | Couleurs autres que le noir animal | 7.185 | |
| | | Nice | 12.537 | | Fruits de table | 6.817 | |
| | | Menton | 465 | | Ouvrages en métaux | 6.500 | |
| | | Calvi | 8.948 | | Cordages | 5.998 | |
| | | L'Ile-Rousse | 31.652 | | Grains et farines de seigle, orge, avoine. etc | 5.682 | |
| | | Saint-Florent | 10.626 | | Marrons et chataignes | 4.545 | |
| | | Centuri | 2.497 | | Drilles et chiffons | 4.013 | |
| | | Macinaggio | 5.928 | | Pierres ouvrées | 2.691 | |
| | | Porticciolo | 4.632 | | Papier et ses applications | 2.796 | |
| | | Bastia | 120.709 | | Tissus | 2.648 | |
| | | Cervione | 7.240 | | Marne | 1.836 | |
| | | Solenzara | 56.842 | | Tartrates | 1.811 | |
| | | Calzarello | 1.200 | | Savons | 1.809 | |
| | | Porto-Vecchio | 8.028 | | Autres marchandises | 54.437 | |
| | | Bonifacio | 4.823 | | | | |
| | | Sagone | 47.642 | | | | |
| | | Propriano | 94.292 | | | | |
| | | Ajaccio | 54.748 | | | | |
| | Océan | | | 67.114 | Eaux-de-Vie | 19.499 | 67.114 |
| | | Dunkerque | 16.593 | | Sulfates | 18.787 | |
| | | Calais | 9.894 | | Matériaux à bâtir | 8.230 | |
| | | Boulogne | 15.821 | | Fonte | 8.706 | |
| | | Le Havre | 18.980 | | Vins | 3.426 | |
| | | Bordeaux | 4.215 | | Résines de pin et de sapin | 2.271 | |
| | | Bayonne | 1.611 | | Tissus | 2.180 | |
| | | | | | Bois communs | 1.952 | |
| | | | | | Chicorée moulue | 1.470 | |
| | | | | | Pierres et terres servant aux arts et métiers | 1.448 | |
| | | | | | Autres marchandises | 9.145 | |
| | | | | 2.183.535 | | | 2.183.535 |

# 1874 — EXPORTATION

| PORTS | | POIDS DES CARGAISONS PAR PORTS | | MARCHANDISES | TOTAL DES QUANTITÉS PAR | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| d'expédition | de destination | de destination | d'expédition | | Espèce de marchandises | Port d'expédition |
| | | quint. mét. | quint. mét. | | quint. mét. | quint. mét. |
| | Port-Vendres | 39.171 | | Grains et farines de froment et de méteil | 517.904 | |
| | Barcarès-de-Saint-Laurent | 1.339 | | Matériaux à bâtir | 121.823 | |
| | La Nouvelle | 11.122 | | Tourteaux de graines oléagineuses | 113.697 | |
| | Agde | 135.735 | | Soufre | 110.770 | |
| | Cette | 448.493 | | Bois communs | 81.090 | |
| | Arles | 194.644 | | Savons | 61.448 | |
| | Port-de-Bouc | 61.554 | | Houille | 57.001 | |
| | La Ciotat | 32.507 | | Grains et farines de seigle, orge, avoine, etc. | 56.732 | |
| | Bandol | 14.458 | | Peaux et pelleteries brutes | 56.555 | |
| | Saint-Nazaire | 3.360 | | Futailles vides | 51.234 | |
| | Cros-de-Saint-Georges | 2.506 | | Minerais | 40.221 | |
| | La Seyne | 6.645 | | Fourrages (paille, foin, herbe, son, etc.) | 34.698 | |
| | Toulon | 54.655 | | Produits chimiques | 30.693 | |
| | Porquerolles | 108.060 | | Pommes de terre et légumes secs | 28.830 | |
| | Les Salins-d'Hyères | 1.050 | | Huiles fines pures | 23.156 | |
| | Lavandou | 1.210 | | Pierres et terres servant aux arts et métiers | 21.324 | |
| | Saint-Tropez | 31.891 | | Vins | 19.998 | |
| | Sainte-Maxime | 4.251 | | Fers et aciers | 18.137 | |
| | Saint-Raphaël | 6.279 | | Bitumes | 16.697 | |
| | Cannes | 62.319 | | Ouvrages en métaux | 16.468 | |
| Méditerranée. | Golfe-Juan | 1.602 | 1.671.188 | Poterie, verres et cristaux | 14.816 | 1.671.188 |
| | Antibes | 10.909 | | Laines | 12.892 | |
| | Nice | 120.891 | | Tissus | 12.681 | |
| | Menton | 3.366 | | Fonte | 10.709 | |
| | Monaco | 4.762 | | Fruits de table | 9.945 | |
| | Villefranche | 8.380 | | Bois exotiques | 9.586 | |
| | Calvi | 14.383 | | Eaux-de-vie | 7.377 | |
| | L'Ile-Rousse | 16.414 | | Plomb | 6.657 | |
| | Saint-Florent | 4.851 | | Machines et mécaniqnes | 6.401 | |
| | Centuri | 6.643 | | Poissons | 5.578 | |
| | Macinaggio | 4.809 | | Coton | 5.464 | |
| | Porticiolo | 1.232 | | Fromages, beurre et œufs | 4.418 | |
| | Bastia | 123.614 | | Sucre raffiné | 4.186 | |
| | Cervione | 8.418 | | Riz | 4.155 | |
| MARSEILLE. | Calzarello | 1.439 | | Chanvre | 3.680 | |
| | Solenzara | 2.247 | | Bière | 3.412 | |
| | Bonifacio | 7.200 | | Peaux et pelleteries préparées et ouvrées | 3.073 | |
| | Propriano | 19.094 | | Papier et ses applications | 2.403 | |
| | Ajaccio | 88.915 | | Sucre brut | 2.303 | |
| | Sagone | 3.106 | | Chapeaux, nattes et tresses de paille, d'écorce, etc. | 2.084 | |
| | Autres ports | 2.664 | | Autres marchandises | 60.698 | |
| | | | | Savons | 55.106 | |
| | Dunkerque | 39.329 | | Engrais, résidu du noir animal, etc | 52.700 | |
| | Calais | 17.921 | | Sucs végétaux | 18.442 | |
| | Saint-Valéry-sur-Somme | 6.918 | | Eaux-de-vie | 18.711 | |
| | Le Havre | 17.101 | | Tabac en feuilles | 13.569 | |
| | Rouen | 24.054 | | Sel marin et sel gemme | 10.113 | |
| | Caen | 9.073 | | Soufre | 8.664 | |
| Océan | Saint-Mâlo | 16.956 | 211.558 | Vins | 4.755 | 211.558 |
| | Saint-Servan | 3.842 | | Céréales (Grains et farines) | 4.137 | |
| | Le Légué | 4.233 | | Houille | 4.100 | |
| | Chantenay | 7.007 | | Bois exotiques | 2.428 | |
| | Nantes | 52.810 | | Fruits de table | 1.557 | |
| | Bordeaux | 10.208 | | Crins, cheveux, poils et plumes | 1.320 | |
| | Autres ports | 2.116 | | Joncs et roseaux | 1.240 | |
| | | | | Autres marchandises | 19.716 | |
| | | | 1.882.746 | | | 1.882.746 |

EFFECTIF DE LA MARINE MARCHANDE DU PORT DE MARSEILLE

1° Navigation à voiles (1).

Le port de Marseille, qui comptait, en 1855, 778 navires à voiles, jaugeant ensemble 89,973 tonneaux, n'en possédait plus, en 1875, que 565 jaugeant 86,587 tonneaux : ce qui fait ressortir une diminution de 37 0/0 sur le nombre des navires et de 3 0/0 sur leur tonnage.

Si nous étendons la comparaison aux deux périodes quinquennales de 1855 à 1859 et de 1870 à 1874, nous trouvons des résultats plus accentués dans le sens de la diminution.

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 1870-1874. . . | Moyenne quinquennale | 570 | navires — | 87,087 | tonneaux. |
| 1855-1859. . . | id. | 831 | id. — | 113,222 | id. |
| Différence. . . . . . . . . . . . . . | | 261 | navires — | 26,135 | tonneaux. |

Soit une diminution de 45 0/0 sur le nombre des navires et de 30 0/0 sur leur tonnage.

Les mêmes calculs établis pour toute la France donnent des résultats différents. Sans augmenter d'une manière sensible, l'effectif de la navigation à voiles n'a pas diminué.

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 1874 . . . . . . . . | 15,043 | navires — | 882.866 | tonneaux. |
| 1855 . . . . . . . . | 14,200 | id. — | 784,636 | id. |
| | 843 | navires — | 108,230 | tonneaux. |

Soit une augmentation de 5 0/0 sur le nombre des navires et de 12 0/0 sur leur tonnage.

Cependant si on prend pour base les deux périodes quinquennales de 1855 et de 1874, l'augmentation est encore moins importante :

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 1870-1874. . | Moyenne quinquennale | 15,017 | navires — | 910,217 | tonneaux. |
| 1855-1859. . | id. | 14,476 | id. — | 901,965 | id. |
| Différence. . . . . . . . . . . . | | 541 | navires — | 8,352 | tonneaux. |

Ce qui réduit l'augmentation à 3 0/0 pour le nombre des navires et à près de 1 0/0 pour leur tonnage.

Le nombre des navires construits, qui avait été pendant la période quinquennale

(1) Tableaux nos 20 et 21.

de 1855-59, de 40 pour le port de Marseille, et de 992 pour toute la France, a été réduit, pendant la période de 1870-74, à 21 pour Marseille et à 882 pour toute la France.

Soit une réduction de 90 0/0, pour notre port, et de 12 0/0, pour tous les ports réunis.

Pendant ces deux périodes quinquennales, la proportion des naufrages ne varie pas; elle se maintient, pour le port de Marseille, à 5 0/0 sur le nombre des navires, et à 2 1/2 0/0, pour tous les ports réunis.

### 2° Navigation à vapeur (1).

De 1855 à 1874, l'effectif des bateaux à vapeur attachés au port de Marseille, s'est accru dans une proportion considérable :

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 1855. . . . . . . . . . . | 73 | navires jaugeant | | 20,537 | tonneaux. |
| 1874. . . . . . . . . . . | 204 | id. | id. | 107,280 | id. |
| Différence . . . . | 131 | navires jaugeant | | 86,743 | tonneaux. |

Soit une augmentation de 176 0/0, sur le nombre des navires à vapeur, et de 437 0/0, sur leur tonnage.

Cette augmentation a été, pour tous les ports réunis, de 163 0/0, sur le nombre des navires et de 428 0/0, sur leur tonnage.

L'effectif des navires appartenant au port de Marseille, représente les 39 centièmes de la marine marchande à vapeur de toute la France.

### CLASSEMENT D'APRÈS LEUR TONNAGE DES NAVIRES A VOILES ET A VAPEUR (2)

Il résulte du tableau récapitulatif que nous transcrivons ci-après :

1° En ce qui concerne le port de Marseille, que le nombre des navires à voiles et à vapeur au-dessus de 300 tonneaux, s'est accru de 101 0/0 et leur tonnage de 207 0/0 et que le nombre des navires d'un tonnage inférieur à 300 tonneaux, a diminué de 60 0/0 et leur tonnage de 120 0/0;

2° En ce qui concerne tous les ports réunis, que le nombre des navires au-dessus de 300 tonneaux s'est accru de 69 0/0 et leur tonnage de 114 0/0; et que le nombre des navires au-dessous de 300 tonneaux a augmenté de 6 0/0, tandis que le tonnage général de ces navires diminuait de 21 0/0.

(1) Tableaux nos 22 et 23.
(2) Tableaux nos 24 et 25.

| ANNÉES | AU-DESSUS DE 300 TONNEAUX | | AU-DESSOUS DE 300 TONNEAUX | |
|---|---|---|---|---|
| | NOMBRE de navires | TONNAGE | NOMBRE de navires | TONNAGE |
| | | Port de Marseille | | |
| Au 31 décembre 1874 | 240 | 160.749 | 494 | 35.872 |
| Au 31 décembre 1855 | 119 | 52.757 | 794 | 78.103 |
| Augmentation | 121 (101 %) | 107.992 (207 %) | » | » |
| Diminution | » | » | 300 ( 60 %) | 42.231 (120 %) |
| | | Tous les ports de France réunis | | |
| Au 31 décembre 1874 | 945 | 521.639 | 14.579 | 515.633 |
| Au 31 décembre 1855 | 559 | 243.624 | 13.689 | 628.523 |
| Augmentation | 386 ( 69 %) | 238.015 (114 %) | 890 ( 6 %) | » |
| Diminution | » | » | » | 112.899 ( 21 %) |

### CLASSEMENT DES BATEAUX A VAPEUR D'APRÈS LA FORCE DE LEURS CHEVAUX

Il résulte des tableaux n[os] 26 et 27, résumés ci-après, que le commerce de Marseille comme celui de tous les autres ports, tend à employer des navires d'une plus grande force, c'est-à-dire d'un plus fort tonnage.

#### PORT DE MARSEILLE

Navires à vapeur de 200 chevaux et au-dessus. Augmentation (de 1855 à 1874) de . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . 171 0/0
Navires à vapeur de 30 à 200 chevaux. Augmentation. . . . . . . . . . 77 0/0
Id. au-dessous de 30 chevaux. Augmentation. . . . . . . 350 0/0

#### TOUS LES PORTS RÉUNIS

Navires à vapeur de 200 chevaux et au-dessus. Augmentation. . . . . . 305 0/0
Id. de 30 à 200 chevaux. Augmentation . . . . . . . . . . 73 0/0
Id. au-dessous de 30 chevaux. Augmentation . . . . . . . 205 0/0

### ASSIMILATION DES PAVILLONS — CONSÉQUENCES DE CETTE MESURE — NAVIGATION A VOILES ET NAVIGATION A VAPEUR — POPULATION MARITIME

Notre marine marchande n'est pas en progrès; cela est incontestable. Mais la situation est-elle aussi grave, l'avenir est-il aussi menacé qu'on le suppose géné-

ralement? — La décadence dont on se plaint provient-elle de l'assimilation des pavillons, ou doit-on en chercher la cause ailleurs? enfin, l'amoindrissement, tous les jours plus marqué, de la navigation à voiles n'est-il pas largement compensé par le développement incessant de la navigation à vapeur?

Nous allons étudier ces diverses questions avec tous le soin qu'elles méritent. Les documents statistiques ne nous manqueront pas, et bien souvent nous laisserons la parole aux chiffres, qui, malgré leur brièveté et leur sécheresse apparente, disent plus clairement et plus exactement la vraie situation des choses que les plus éloquentes discussions.

L'assimilation des pavillons est, à l'heure où nous écrivons ces lignes (1), l'objet d'un sérieux examen. C'est la question à l'ordre du jour, celle qui préoccupe le plus les armateurs. Pour en apprécier toute l'importance il est nécessaire de connaître l'histoire de notre législation maritime. Il nous paraît donc utile d'en donner ici une rapide analyse.

A toutes les époques, la législation a recherché le moyen d'alimenter les transports maritimes.

Deux systèmes se sont trouvés en présence et ont successivement été adoptés : c'était la liberté absolue du trafic maritime entre les nations, ou bien le privilége, pour chaque nation, de réserver pour son pavillon la navigation entre ses colonies et la métropole.

En 1651, la Hollande était toute puissante sur mer. Cromwell, voulant la combattre et relever la marine britannique de l'état d'infériorité où elle était tombée, promulgua l'*Acte de navigation*, qui excluait les bâtiments étrangers de tout le commerce de cabotage et de pêcherie, de tout commerce entre la métropole et les colonies et des colonies entr'elles, et réservait enfin aux bâtiments anglais tous les transports de matières encombrantes : une seule exception était maintenue en faveur des bâtiments du pays d'où provenaient les marchandises importées.

La France maintenait, de son côté, le système de la liberté. N'ayant que peu de colonies, elle mettait en vigueur, sous Colbert, le système qui convenait le mieux à sa nature; les navires étrangers faisaient l'intercourse et le cabotage concurremment avec les nôtres, et n'étaient soumis qu'à des droits relativement assez doux. Le navire put être acheté à l'étranger, et il y eut même un moment où des primes furent payées pour en favoriser la francisation. On fit des traités avec les puissances étrangères, de manière à étendre le cercle de nos opérations maritimes.

En 1793, la Convention annula tous les traités d'alliance et de commerce conclus antérieurement avec les puissances étrangères et copia servilement l'*Acte* de Cromwell.

(1) Mai 1876, époque de la réunion du congrès des armateurs.

Les bâtiments français devaient être construits en France, le cabotage et le privilége de la navigation, entre la métropole et nos colonies, leur étaient réservés. Aucune marchandise ne pouvait être importée en France ou dans les colonies que par notre pavillon. Une seule exception était encore faite ici, comme dans le bill anglais, en faveur du navire appartenant au pays d'où provenaient les marchandises importées.

Après les guerres de la Révolutution et de l'Empire, notre marine marchande n'existait plus que de nom, si bien qu'il fallut permettre aux navires étrangers d'importer dans nos ports les produits du sol ou de l'industrie des tierces puissances.

Des réclamations se firent entendre et, après un certain temps, le gouvernement de la Restauration, désireux de voir revivre notre marine, frappa d'une surtaxe le transport, par navire étranger, des denrées tropicales et des marchandises d'encombrement.

Les Etats-Unis d'Amérique nous répondirent par une guerre de tarifs qui se termina par un traité, le 24 juin 1822. Le principe de la réciprocité fut admis en matière de navigation pour le transport direct des produits originaires du sol et de l'industrie des deux pays. Un traité, consacrant les mêmes principes, fut signé avec l'Angleterre, sous la date du 26 janvier 1826, et étendu successivement à toutes les puissances.

Mais vers la même époque, et c'est ce qu'on n'a pas assez remarqué, un acte voté par le parlement des Etats-Unis, sous la date du 7 janvier 1824, inaugurait d'une manière plus complète le principe de la réciprocité, en l'étendant à l'intercourse. La section IV de cet acte était conçu ainsi qu'il suit :

« Le Président des Etats-Unis est autorisé par le présent acte, sur la preuve à « lui administrée par le gouvernement d'une nation étrangère, qu'aucun droit « différentiel de tonnage ou d'importation ne se perçoit dans les ports de ladite « nation, sur les bâtiments en totalité la propriété des citoyens des Etats-Unis, « ou sur les produits du sol et de l'industrie, que lesdits bâtiments importent dans « ledit pays des Etats-Unis ou de tout autre contrée, à déclarer par une procla- « mation que dans les ports des Etats-Unis, les droits différentiels de tonnage « et d'importation cesseront d'être appliqués aux bâtiments de ladite nation étrangère « et aux produits du sol et de l'industrie importés aux Etats-Unis par lesdits « bâtiments expédiés de ladite contrée ou de toute autre contrée étrangère. »

Les petites puissances, qui avaient tout à gagner à ouvrir à leur pavillon les ports des Etats-Unis, s'empressèrent de rechercher l'application de ces principes.

La Suède accepta le principe de la plus absolue liberté de navigation. La Russie l'accepta également. La Sardaigne et la Toscane, ayant Gênes et Livourne ports francs, s'engagèrent dans la même voie. Bientôt la Prusse, les villes hanséatiques, l'Autriche suivirent.

Enfin, la marine anglaise, battue dans le mouvement général de sa navigation, par l'importance croissante du tiers pavillon, se décida à suivre le mouvement ; et voyant que la marine marchande des Etats-Unis, libre dans ses mouvements, était devenue la plus importante du monde, l'Angleterre proclama à son tour le principe de la liberté de navigation.

Le 1er janvier 1850, toutes les anciennes lois destinées depuis deux siècles à protéger la navigation anglaise, firent place au nouveau régime.

Dès le 16 octobre 1849, le Président des Etats-Unis, en vertu des pouvoirs résultant de la loi dont il vient d'être parlé ci-dessus, publie l'acte suivant :

« 1° Par suite des modifications que viennent de subir les lois de navigation de « l'Angleterre, à partir du 1er janvier 1850, les bâtiments anglais venant des ports « anglais ou étrangers seront, aux termes des lois en vigueur, admis dans les ports « des Etats-Unis avec chargement de produits du sol ou de l'industrie de toutes les « parties du monde ;

« 2° A partir de la même époque, lesdits bâtiments et leurs chargements seront « admis dans les ports des Etats-Unis, pour les droits d'importation et autres, aux « mêmes conditions que les bâtiments des Etats-Unis et leur chargement. »

Voilà donc que notre isolement grandissait encore, et que renfermée dans la navigation privilégiée entre la France et ses colonies, notre marine marchande prenait une part chaque jour plus faible à la navigation internationale directe, et ne pouvait jamais participer comme tiers pavillon à la navigation entre pays étrangers. Notre système de droits différentiels était retourné contre nous et par suite nous étions imposés de surtaxes en pays étranger, même sur les marchandises étrangères prises dans nos entrepôts. Pour en donner un exemple, des laines du Levant ne pouvaient être exportées de Marseille à New-York, sans y être soumises à une surtaxe de 10 0/0, tandis que presque tous les navires étrangers étaient admis à faire ce transport dans les mêmes conditions que par pavillon américain.

Cette situation était intolérable pour notre marine marchande. Elle le devint bien plus lorsque par la loi du 3 juillet 1861, le gouvernement, cédant aux réclamations de nos colonies, prononça leur émancipation commerciale et retira, dès lors, à notre pavillon, une partie des privilèges qui lui étaient réservés.

Il fallut donc se résigner à accepter le mouvement qui s'était créé en dehors de nous et qui nous devenait si fatal.

Par la loi du 19 mai 1866, la surtaxe de pavillon fut condamnée et trois ans après la promulgation de cette loi, l'assimilation des pavillons devint un fait accompli.

« Nous voilà donc aujourd'hui, ajoute le rapport que nous reproduisons (1), en « présence d'une nouvelle situation qui nous a été imposée par la force des choses, « et dont nous aurions tort de nous effrayer outre mesure.

« Que faut-il, en effet, pour que nous soutenions la lutte avec les autres marines « des grandes comme des petites nations?

« Il nous faut la liberté; libres dans une certaine mesure des entraves que nous « impose l'inscription maritime, libres surtout de fréquenter tous les ports du monde « et d'aller n'importe où, là où se trouvent les éléments de frets, nous ne man- « querons, qu'on en soit certain, ni d'hommes, ni de capitaux. »

En résumé, l'œuvre de nos législateurs a abouti à la liberté maritime : c'est le régime le plus simple et toujours le meilleur, pouvu, cependant, que tous les intérêts mis en présence puissent jouir de cette liberté dans une égale mesure.

En comparant l'état de notre marine marchande à Marseille, en 1855, c'est-à-dire dix ans avant la promulgation de la loi du 19 mai 1866, et la situation actuelle du mouvement maritime de notre port, nous pourrons constater les effets produits par l'application de cette loi.

Pour donner à cette comparaison toute l'exactitude désirable, nous la diviserons en trois parties, comprenant : 1° Les navires à voiles; 2° Les navires à vapeur; 3° Les navires à voiles et à vapeur réunis.

Les tableaux ci-après donnent le résumé du mouvement de ces diverses navigations en 1855 et en 1874.

1° NAVIRES A VOILES.

| ANNÉES | NAVIRES | | TONNEAUX | |
|---|---|---|---|---|
| | NOMBRE | PROP. P. 0/0 | NOMBRE | PROP. P. 0/0 |
| **1855** | | | | |
| Pavillon français | 3.671 | 40 . 3 | 523.469 | 37 . 6 |
| Pavillon étranger | 5.436 | 50 . 7 | 868.817 | 62 . 4 |
| Totaux | 9.107 | 100 . » | 1.392.286 | 100 . » |
| **1874** | | | | |
| Pavillon français | 1.352 | 20 . 5 | 337.315 | 24 . 2 |
| Pavillon étranger | 5.243 | 79 . 5 | 1.055.963 | 75 . 8 |
| Totaux | 6.595 | 100 . » | 1.393.278 | 100 . » |

(1) *Rapport sur la question de la marine marchande,* publié, en 1870, par la Société pour le Développement et la Défense du Commerce de Marseille.

Il est certain, et il suffit de jeter un regard sur ce tableau pour s'en convaincre, que la navigation à voiles est en pleine décadence. En vingt ans, le nombre des navires à voiles français employés par le commerce de Marseille, est descendu de 3,671 à 1,352 et, tandis qu'en 1855, ils formaient encore le 40 0/0 du mouvement total de la navigation, ils étaient réduits, en 1874, au 20 0/0.

La proportion est un peu moins accentuée dans le chiffre du tonnage, qui exprime mieux d'ailleurs l'importance du mouvement commercial. En 1855, le pavillon français, entrait pour 37 0/0 dans ce mouvement et, en 1874, cette proportion n'était plus que de 24 0/0.

Quoiqu'il en soit, il est parfaitement établi, par les chiffres qui précèdent, que le pavillon étranger absorbe les 3/4 de notre fret, en ce qui concerne la navigation à voiles.

Comme conséquence forcée de cette situation, notre matériel naviguant, loin de s'accroître, n'a cessé de diminuer : le port de Marseille qui comptait en 1855, 778 navires à voiles, jaugeant ensemble 89,973 tonneaux, n'en possédait plus, en 1874, que 565, jaugeant 86,587 tonneaux (1).

Le nombre de navires construits qui avait été en moyenne de 40, pendant la période quinquennale de 1855 à 1859, a été réduit à 21 pendant la période de 1870-1874.

Si le port de Marseille n'employait que des navires à voiles, notre commerce maritime serait en grand péril, et il faudrait recourir aux moyens les plus énergiques pour le faire revivre; mais, personne ne l'ignore, la navigation à vapeur, dont le développement est des plus rapides, vient en aide à la navigation à voiles, ou plutôt se met à son lieu et place, et jouant, vis-à-vis des navires à voiles, le même rôle que les chemins de fer à l'égard des diligences, elle tend de plus en plus à l'absorber. C'est une véritable révolution, qui bouleverse profondément la grande industrie des constructions navales, et qui ne peut accomplir sa mission sans porter un préjudice considérable aux intérêts des armateurs et constructeurs de navires à voiles. C'est une révolution inévitable et aucune protection, aucune prime, le rétablissement même de la surtaxe des pavillons, ne redonnera jamais à cette navigation l'importance qu'elle a perdue. Les étrangers, dit-on, tout en construisant un grand nombre de navires à vapeur, n'ont point abandonné la navigation à voiles et ce sont leurs navires qui viennent prendre la place des nôtres, qui ont ainsi à lutter, tout à la fois contre les vapeurs français et les voiles étrangères.

A cela nous répondrons, que les principales marines étrangères ont vu décroître

(1) Voir, à l'appendice les tableaux nos 20 et 21.

leur matériel commercial. Il résulte en effet, des publications du Bureau Véritas qu'il y a eu, de 1870 à 1875 une diminution notable dans l'effectif des navires à voiles, des marines anglaises, américaines, allemandes, hollandaises, espagnoles, suédoises, danoises et belges.

Voici les chiffres du matériel naval de chacune de ces puissance en 1870 et en 1875.

| | 1870 | | | 1875 | |
|---|---|---|---|---|---|
| | NAVIRES | TONNAGE | | NAVIRES | TONNAGE |
| Anglais | 23,165. | 6,993,153 | — | 20,538. | 5,383,763 |
| Américains | 7,625. | 2,400,607 | — | 6,869. | 2,181,659 |
| Hollandais | 1,690. | 444,111 | — | 1,418. | 385,301 |
| Suédois | 1,930. | 340,188 | — | 1,905. | 361,368 |
| Danois | 1,415. | 183,510 | — | 1,239. | 173,480 |
| Belges | 72. | 26,148 | — | 51. | 17,158 |
| Allemands | 4,320. | 1,046,044 | — | 3,483. | 852,789 |
| Espagnols | 3,036. | 545,607 | — | 2,674. | 509,767 |

De ce tableau, il résulte que :

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| L'Angleterre a perdu | 2,627 | navires, | jaugeant | 1,610,590 | tonneaux |
| L'Amérique du Nord a perdu | 156 | id. | id. | 218,948 | id. |
| La Hollande a perdu | 272 | id. | id. | 58,810 | id. |
| La Suède a perdu | 25 | id. | id. | » | id. |
| Le Danemark a perdu | 176 | id. | id. | 10,030 | id. |
| La Belgique a perdu | 21 | id. | id. | 8,990 | id. |
| L'Allemagne a perdu | 837 | id. | id. | 193,255 | id. |
| L'Espagne a perdu | 462 | id. | id. | 35,840 | id. |

Cette statistique démontre que la marine marchande à voiles de notre pays, n'est point seule à souffrir, et que l'assimilation des pavillons, ne peut pas être la seule cause des souffrances de l'industrie de l'armement.

D'ailleurs, en ce qui concerne spécialement le port de Marseille, malgré la double concurrence des navires à voiles et à vapeur des nations etrangères, notre pavillon domine encore le pavillon étranger dans le mouvement général de la navigation; ainsi que le constate le tableau n° 3 ci-après (navires à voiles et à vapeur réunis).

2° NAVIRES A VAPEUR

| ANNÉES | NAVIRES | | TONNEAUX | |
|---|---|---|---|---|
| | NOMBRE | PROP. P. 0/0 | NOMBRE | PROP. P. 0/0 |
| **1855** | | | | |
| Pavillon français | 1.503 | 65 . 4 | 509.865 | 59 . 5 |
| Pavillon étranger | 793 | 34 . 6 | 346.275 | 40 . 5 |
| Totaux | 2.296 | 100 . » | 856.140 | 100 . » |
| **1874** | | | | |
| Pavillon français | 3.311 | 72 . 1 | 1.975.085 | 74 . 4 |
| Pavillon étranger | 1.278 | 27 . 9 | 678.737 | 25 . 6 |
| Totaux | 4.589 | 100 . » | 2.653.822 | 100 . » |

La prépondérance du pavillon français dans la navigation à vapeur est surabondamment prouvée par les chiffres qui précèdent et qui se résument ainsi :

1° Le nombre des vapeurs français qui était déjà supérieur au nombre des vapeurs étrangers, dans la proportion de 31 0/0 en 1855, le domine, en 1874, de 45 0/0.

2° Le tonnage des navires à vapeur français a progressé d'une manière plus sensible encore. Il entrait pour 59 0/0 dans le mouvement général de la navigation, en 1855, et il atteint, en 1874, la proportion de 74 0/0. Il domine le tonnage des navires à vapeur étrangers, de 49 0/0.

De 1855 à 1874, l'effectif des bateaux à vapeur attachés au port de Marseille, s'est accru dans une proportion considérable.

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 1855. . . . . . . . . . . | 73 | navires jaugeant | 20,537 | tonneaux. |
| 1874. . . . . . . . . . . | 204 | id. | 107,280 | id. |
| Augmentation. . . . | 131 | navires jaugeant | 86,743 | tonneaux. |

Soit une augmentation de 176 0/0 sur le nombre des navires à vapeur, et de 437 0/0 sur leur tonnage.

Cette augmentation a été pour tous les ports réunis, de 163 0/0 sur le nombre des navires et de 428 0/0 sur leur tonnage (1).

(1) Tableaux n°s 22 et 23.

L'effectif des navires à vapeur appartenant au port de Marseille représente les 39 centièmes de la marine marchande à vapeur de toute la France.

3°. NAVIRES A VOILES ET A VAPEUR RÉUNIS

| ANNÉES | NAVIRES | | TONNEAUX | |
|---|---|---|---|---|
| | NOMBRE | PROP. P. 0/0 | NOMBRE | PROP. P. 0/0 |
| **1855** | | | | |
| Pavillon français | 5.174 | 45 . 4 | 1.033.334 | 46 . » |
| Pavillon étranger | 6.229 | 54 . 6 | 1.215.092 | 54 . » |
| Totaux | 11.403 | 100 . » | 2.248.426 | 100 . » |
| **1874** | | | | |
| Pavillon français | 4.663 | 41 . 7 | 2.312.400 | 57 . 2 |
| Pavillon étranger | 6.521 | 58 . 3 | 1.734.700 | 42 . 8 |
| Totaux | 11.184 | 100 . » | 4.047.100 | 100 . » |

En réunissant les navires à voiles aux navires à vapeur, la forte diminution constatée dans le tonnage des premiers est compensée par la plus grande augmentation survenue dans le tonnage des seconds.

D'où résulte le fait suivant sur lequel nous appelons l'attention des personnes qui ne considèrent jamais la question qu'au point de vue de la navigation à voiles, désespèrent de l'avenir de notre marine marchande.

En 1855, le tonnage des navires français n'entrait que pour 46 0/0 dans l'ensemble du mouvement de notre port, et le tonnage des navires étrangers, s'élevait au 54 0/0, dominant ainsi de 8 0/0 le pavillon français.

En 1874, les rôles sont renversés, le tonnage des navires français atteint le 57 0/0 du tonnage général, et celui des navires étrangers descend au 42 0/0 : ce qui établit, pour notre pavillon, une supériorité de 15 0/0.

Cet accroissement incontestable dans l'ensemble du mouvement de la navigation, semble établir que l'assimilation des pavillons n'a pas eu sur notre marine marchande l'influence désastreuse qu'on lui attribue.

Cependant, il ne faut pas oublier que notre navigation à voiles tend à disparaître complétement, et comme son existence est d'une très grande utilité aux divers points de vue de la navigation au long cours, de l'instruction des marins, et du développement de l'industrie des constructions navales, nous croyons que l'on ne saurait

trop en favoriser le maintient soit par des primes ou par d'autres encouragements spéciaux, sous la condition de ne point toucher à la liberté maritime qui ne saurait être atteinte sans nuire aux intérêts du commerce.

On a souvent manifesté la crainte de voir diminuer le nombre des marins, par suite de l'emploi des navires à vapeur, qui semblent n'exiger qu'un personnel fort restreint.

On constate à l'appui de cette observation, que le chiffre de la population maritime de la France, n'a pas progressé depuis 14 ans :

| | |
|---|---|
| 1860. . . . . . . . . . . | 151,586 marins français. |
| 1873. . . . . . . . . . . | 152,978 id. |

Ce fait est regrettable; mais il ne saurait être attribué à l'introduction de la vapeur, ni au défaut d'expansion de notre marine marchande, car les équipages des navires français ont notablement augmenté depuis vingt ans. Cela résulte, très-clairement en ce qui concerne le port de Marseille, du tableau ci-après :

4° NAVIRES A VOILES ET A VAPEUR RÉUNIS — ÉQUIPAGES

| ANNÉES | NAVIRES FRANÇAIS | | | NAVIRES ÉTRANGERS | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | NOMBRE | TONNAGE | ÉQUIPAGES | NOMBRE | TONNAGE | ÉQUIPAGES |
| 1855 | 5.174 | 1.033.334 | 81.877 | 6.229 | 1.215.092 | 78.102 |
| 1874 | 4.663 | 2.312.400 | 137.046 | 6.521 | 1.734.700 | 81.565 |
| Augmentation........... | » | 1.279.066 | 55.169 | 292 | 519.608 | 3.463 |

L'examen de ce tableau donne lieu aux observations suivantes :

1° Le tonnage des navires français est en général plus fort que celui des navires étrangers, puisque, en 1874, 4,661 navires portant notre pavillon réunissaient un tonnage total de 2,312,400, tandis que 6,521 navires étrangers ne contenaient que 1,734,700 tonneaux;

2° Nos navires ont un équipage plus nombreux, en moyenne, puisque, en 1855 5,174 navires ne jaugeant que 1,033,334 tonneaux renfermaient 81,877 hommes d'équipage, alors que 6,229 navires étrangers jaugeant 1,215,092 tonneaux, ne portaient que 78,102 hommes d'équipage;

3° Enfin, en 1874, avec un moins grand nombre de navires qu'en 1855, mais avec un tonnage plus fort, le chiffre total des équipages de nos navires a atteint le chiffre de 137,046, soit 55,169 hommes de plus qu'en 1855.

Cet accroissement considérable semble en contradiction avec la statistique à peu près stationnaire de la population maritime de la France; mais il s'explique par la faculté accordée aux commandants de nos navires de commerce d'enrôler un certain nombre d'étrangers.

Cela ne prouve pas que le nombre des marins français ait augmenté, mais cela établit qu'on ne saurait, dans tous les cas, attribuer leur diminution au dépérissement de la marine marchande française, puisque celle-ci est obligée de demander des marins aux autres nations.

———

# TABLEAUX

Nos 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8 et 9

Ta

## COMMERCE EXTÉ

### ENTRÉ

| ANNÉES | NAVIRES CHARGÉS | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | VENANT DE L'ÉTRANGER, DES COLONIES ET DE LA GRANDE PÊCHE | | | CABOTAGE | | | TOTAL | |
| | Nombre de navires | Tonnage | Equipage | Nombre de navires | Tonnage | Équipage | Nombre de navires | Tonnage |
| 1855 | 5.564 | 1.011.866 | 74.576 | 3.492 | 306.105 | 26.981 | 9.056 | 1.317.971 |
| 1856 | 6.226 | 1.385.894 | 89.234 | 4.021 | 340.258 | 20.487 | 10.247 | 1.726.152 |
| 1857 | 5.391 | 1.264.206 | 85.226 | 4.237 | 397.733 | 29.946 | 9.628 | 1.661.939 |
| 1858 | 4.787 | 1.102.124 | 81.007 | 3.812 | 346.409 | 26.606 | 8.599 | 1.448.532 |
| 1859 | 4.854 | 1.105.696 | 89.827 | 4.038 | 335.150 | 23.458 | 8.892 | 1.440.846 |
| 1860 | 4.422 | 1.022.150 | 72.476 | 3.712 | 320.202 | 22.257 | 8.134 | 1.342.352 |
| 1861 | 5.247 | 1.314.983 | 84.115 | 3.994 | 354.593 | 26.453 | 9.241 | 1.669.576 |
| 1862 | 5.405 | 1.323.163 | 87.691 | 3.865 | 373.261 | 27.250 | 9.270 | 1.696.42[illegible] |
| 1863 | 5.128 | 1.277.908 | 86.209 | 4.038 | 366.555 | 28.010 | 9.166 | 1.644.463 |
| 1864 | 4.972 | 1.290.427 | 87.218 | 3.253 | 298.642 | 21.954 | 8.225 | 1.589.069 |
| 1865 | 5.058 | 1.356.817 | 84.068 | 3.152 | 327.586 | 23.668 | 8.210 | 1.684.403 |
| 1866 | 4.847 | 1.347.503 | 86.628 | 3.023 | 327.421 | 21.879 | 7.870 | 1.674.92[illegible] |
| 1867 | 6.083 | 1.697.181 | 106.573 | 2.722 | 256.677 | 17.177 | 8.805 | 1.953.8[illegible] |
| 1868 | 7.499 | 2.009.920 | 126.277 | 2.915 | 312.291 | 19.678 | 10.414 | 2.322.211 |
| 1869 | 5.971 | 1.692.988 | 108.572 | 3.107 | 403.202 | 28.938 | 9.078 | 2.096.19[illegible] |
| 1870 | 6.016 | 1.777.080 | 109.266 | 2.444 | 305.119 | 21.104 | 8.460 | 2.082.199 |
| 1871 | 5.797 | 1.768.103 | 101.336 | 2.490 | 326.901 | 21.408 | 8.287 | 2.095.00[illegible] |
| 1872 | 5.364 | 1.733.485 | 101.171 | 2.741 | 379.544 | 25.688 | 8.105 | 2.113.029 |
| 1873 | 6.040 | 1.970.797 | 105.818 | 2.809 | 413.084 | 27.610 | 8.849 | 2.383.881 |
| 1874 | 5.255 | 1.924.189 | 101.985 | 2.738 | 435.931 | 30.775 | 7.993 | 2.360.120 |

Ta

## COMMERCE EXTÉ

### SORT

| ANNÉES | NAVIRES CHARGÉS | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ALLANT A L'ÉTRANGER, AUX COLONIES ET A LA GRANDE PÊCHE | | | CABOTAGE | | | TOTAL | |
| | Nombre de navires | Tonnage | Équipage | Nombre de navires | Tonnage | Équipage | Nombre de navires | Tonnage |
| 1855 | 3.689 | 724.735 | 58.849 | 3.973 | 335.559 | 25.100 | 7.662 | 1.060.29[illegible] |
| 1856 | 3.756 | 859.203 | 64.718 | 3.726 | 337.698 | 25.088 | 7.482 | 1.196.901 |
| 1857 | 4.211 | 931.217 | 71.543 | 3.721 | 368.323 | 26.574 | 7.932 | 1.299.5[illegible] |
| 1858 | 4.657 | 1.030.077 | 80.261 | 3.139 | 321.104 | 22.717 | 7.796 | 1.351.181 |
| 1859 | 4.247 | 1.014.491 | 80.589 | 3.022 | 306.724 | 20.308 | 7.269 | 1.321.2[illegible] |
| 1860 | 3.796 | 907.403 | 63.296 | 2.700 | 280.299 | 18.681 | 6.496 | 1.187.7[illegible] |
| 1861 | 3 824 | 952.893 | 67.953 | 3.375 | 368.847 | 25.590 | 7.199 | 1.321.7[illegible] |
| 1862 | 4.103 | 1.007.455 | 73.399 | 3.122 | 338.555 | 23.739 | 7.225 | 1.346.010 |
| 1863 | 4.190 | 1.063.191 | 76.125 | 3.247 | 344.649 | 23.341 | 7.437 | 1.407.8[illegible] |
| 1864 | 3.950 | 1.043.769 | 74.696 | 2.934 | 306.873 | 20.878 | 6.884 | 1.350.642 |
| 1865 | 3.840 | 1.086.868 | 71.555 | 2.729 | 302.062 | 20.887 | 6.569 | 1.388.9[illegible] |
| 1866 | 3.997 | 1.175.654 | 76.985 | 2.700 | 302.810 | 19.919 | 6.697 | 1.478.4[illegible] |
| 1867 | 5.458 | 1.289.454 | 87.529 | 2.651 | 289.908 | 18.252 | 7.109 | 1.579.362 |
| 1868 | 5.520 | 1.417.939 | 99.830 | 2.750 | 317.475 | 21.075 | 8.270 | 1.735.41[illegible] |
| 1869 | 4.918 | 1.398.439 | 93.540 | 2.820 | 377.901 | 26.586 | 7.738 | 1.776.3[illegible] |
| 1870 | 4.169 | 1.296.338 | 83.705 | 2.734 | 364.129 | 25.225 | 6.903 | 1.660.467 |
| 1871 | 4.044 | 1.325.264 | 80.537 | 2.845 | 377.310 | 24.784 | 6.889 | 1.702.57[illegible] |
| 1872 | 4.311 | 1.486.906 | 89.112 | 2.636 | 376.944 | 25.587 | 6.947 | 1.863.850 |
| 1873 | 4.262 | 1.573.002 | 89.749 | 2.642 | 370.364 | 25.891 | 6.904 | 1.943.36[illegible] |
| 1874 | 4.265 | 1.641.308 | 93.239 | 2.703 | 454.928 | 32.253 | 6.968 | 2.096.2[illegible] |

## ABOTAGE RÉUNIS

### NTRÉE

| NAVIRES SUR LEST | | | | | | | | | TOTAL DES NAVIRES CHARGÉS ET SUR LEST | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| VENANT DE L'ÉTRANGER, DES COLONIES ET DE LA GRANDE PÊCHE | | | CABOTAGE | | | TOTAL | | | | | |
| mbre de vires | Tonnage | Équipage | Nombre de navires | Tonnage | Équipage | Nombre de navires | Tonnage | Équipage | Nombre de navires | Tonnage | Équipage |
| 466 | 160.971 | 7.726 | 1.038 | 71.070 | 6.478 | 1.484 | 232.041 | 14.204 | 10.540 | 1.550.012 | 115.761 |
| 155 | 59.848 | 3.192 | 1.350 | 97.434 | 7.937 | 1.505 | 157.282 | 11.129 | 11.752 | 1.883.434 | 128.850 |
| 178 | 23.740 | 2.494 | 1.230 | 94.379 | 7.758 | 1.505 | 118.119 | 10.252 | 11.133 | 1.780.058 | 125.424 |
| 193 | 24.246 | 2.560 | 1.034 | 65.399 | 5.325 | 1.329 | 89.645 | 7.885 | 9.928 | 1.538.177 | 115.498 |
| 257 | 66.839 | 4.836 | 1.024 | 80.729 | 6.626 | 1.281 | 147.568 | 11.462 | 10.173 | 1.588.414 | 124.747 |
| 52 | 14.848 | 1.045 | 1.051 | 72.787 | 6.241 | 1.103 | 87.635 | 7.286 | 9.237 | 1.429.987 | 102.019 |
| 79 | 15.000 | 979 | 1.104 | 88.202 | 6.978 | 1.183 | 103.202 | 7.957 | 10.424 | 1.772.778 | 118.525 |
| 121 | 22.770 | 1.519 | 927 | 63.486 | 5.484 | 1.048 | 86.256 | 6.963 | 10.318 | 1.782.680 | 121.904 |
| 34 | 9.299 | 738 | 1.098 | 63.346 | 5.447 | 1.132 | 72.645 | 6.185 | 10.298 | 1.717.108 | 120.404 |
| 78 | 17.691 | 1.031 | 1.110 | 64.543 | 5.311 | 1.188 | 82.234 | 6.342 | 9.408 | 1.671.303 | 115.514 |
| 36 | 9.363 | 504 | 1.046 | 76.609 | 5.982 | 1.082 | 85.972 | 6.486 | 9.292 | 1.770.375 | 114.222 |
| 59 | 18.398 | 1.038 | 1.083 | 77.500 | 5.928 | 1.142 | 95.898 | 6.966 | 9.012 | 1.770.822 | 115.473 |
| 110 | 16.564 | 1.182 | 458 | 35.822 | 2.360 | 568 | 52.386 | 3.542 | 9.373 | 2.006.244 | 127.292 |
| 797 | 59.347 | 6.361 | 480 | 34.752 | 2.757 | 1.277 | 94.099 | 9.118 | 11.691 | 2.416.310 | 155.073 |
| 183 | 23.738 | 1.956 | 1.020 | 98.575 | 7.733 | 1.203 | 122.313 | 9.689 | 10.281 | 2.218.503 | 147.199 |
| 71 | 17.541 | 1.042 | 500 | 83.842 | 4.425 | 116 | 101.383 | 5.467 | 9.033 | 2.183.582 | 135.837 |
| 49 | 11.688 | 626 | 435 | 96.850 | 4.066 | 484 | 108.538 | 4.692 | 8.771 | 2.203.542 | 127.436 |
| 59 | 16.576 | 753 | 421 | 115.408 | 5.539 | 480 | 131.984 | 6.292 | 8.585 | 2.245.013 | 133.151 |
| 34 | 19.670 | 784 | 325 | 57.121 | 3.135 | 359 | 77.791 | 3.919 | 9.208 | 2.460.672 | 137.347 |
| 77 | 23.091 | 981 | 299 | 19.995 | 1.768 | 376 | 43.086 | 2.749 | 8.869 | 2.408.206 | 135.509 |

## ABOTAGE RÉUNIS

### ORTIE

| NAVIRES SUR LEST | | | | | | | | | TOTAL DES NAVIRES CHARGÉS ET SUR LEST | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ALLANT A L'ÉTRANGER, AUX COLONIES ET A LA GRANDE PÊCHE | | | CABOTAGE | | | TOTAL | | | | | |
| mbre de vires | Tonnage | Équipage | Nombre de navires | Tonnage | Équipage | Nombre de navires | Tonnage | Équipage | Nombre de navires | Tonnage | Équipage |
| 704 | 350.854 | 18.828 | 886 | 90.771 | 5.072 | 2.590 | 441.625 | 23.900 | 10.252 | 1.501.919 | 107.849 |
| .611 | 504.288 | 24.625 | 549 | 46.859 | 3.034 | 3.160 | 561.147 | 27.659 | 10.642 | 1.748.048 | 117.465 |
| .216 | 281.153 | 13.991 | 611 | 54.382 | 3.467 | 1.827 | 335.535 | 17.458 | 9.759 | 1.635.075 | 115.575 |
| 750 | 154.002 | 8.202 | 564 | 46.321 | 2.836 | 1.314 | 200.323 | 11.038 | 9.110 | 1.551.504 | 114.016 |
| 723 | 152.841 | 8.960 | 870 | 71.159 | 4.663 | 1.593 | 224.000 | 13.623 | 8.862 | 1.545.215 | 114.520 |
| 402 | 82.277 | 4.993 | 775 | 59.686 | 4.002 | 1.177 | 141.963 | 8.993 | 7.673 | 1.329.665 | 90.972 |
| .144 | 283.675 | 13.550 | 790 | 5.692 | 3.038 | 1.934 | 335.367 | 16.588 | 9.138 | 1.657.107 | 110.131 |
| .287 | 305.578 | 14.442 | 777 | 58.988 | 3.870 | 2.064 | 364.566 | 18.312 | 9.289 | 1.710.576 | 115.450 |
| 951 | 234.528 | 10.897 | 1.072 | 64.978 | 4.489 | 2.023 | 299.501 | 15.386 | 9.460 | 1.707.341 | 114.852 |
| 876 | 213.616 | 10.911 | 794 | 59.305 | 4.066 | 1.670 | 272.921 | 14.977 | 8.554 | 1.623.563 | 110.551 |
| 020 | 226.777 | 11.855 | 745 | 63.693 | 4.066 | 1.863 | 290.470 | 15.921 | 8.434 | 1.679.400 | 108.363 |
| 877 | 191.810 | 9.467 | 898 | 69.350 | 4.208 | 1.775 | 261.160 | 13.675 | 8.472 | 1.739.624 | 110.579 |
| .514 | 370.449 | 17.073 | 629 | 56.793 | 3.434 | 2.143 | 427.243 | 20.507 | 9.252 | 2.006.607 | 126.288 |
| .785 | 619.842 | 29.434 | 632 | 64.009 | 3.460 | 3.417 | 683.831 | 32.899 | 11.687 | 2.419.265 | 153.799 |
| .191 | 230.969 | 13.028 | 752 | 104.339 | 5.664 | 1.948 | 385.308 | 18.692 | 9.681 | 1.161.648 | 138.858 |
| .761 | 440.767 | 19.388 | 456 | 87.871 | 4.048 | 2.217 | 528.638 | 23.436 | 9.120 | 2.189.105 | 132.866 |
| .826 | 441.179 | 18.034 | 878 | 81.182 | 2.485 | 1.997 | 552.361 | 20.519 | 8.886 | 2.224.985 | 125.840 |
| .262 | 291.469 | 13.355 | 890 | 134.584 | 7.746 | 2.152 | 426.053 | 21.101 | 9.099 | 2.289.903 | 135.800 |
| .819 | 423.848 | 20.868 | 918 | 150.675 | 8.358 | 2.787 | 574.523 | 29.226 | 9.641 | 2.517.889 | 144.866 |
| .857 | 458.512 | 19.206 | 242 | 23.527 | 1.545 | 1.829 | 482.039 | 20.751 | 8.707 | 2.578.275 | 148.248 |

## TABLEAU N° 3

## COMMERCE EXTÉRIEUR

NAVIRES CHARGÉS ET SUR LEST. — ENTRÉE

| PAYS DE PROVENANCE | 1855 | | 1856 | | 1857 | | 1858 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Nombre de navires | Tonnage | Nombre de navires | Tonnage | Nombre de navires | Tonnage | Nombre de navires | Tonnage |
| Russie. Mer Baltique | » | » | 13 | 4.484 | 15 | 4.905 | 14 | 4.852 |
| Russie. Mer Noire | 190 | 67.313 | 838 | 266.481 | 407 | 118.783 | 476 | 156.507 |
| Suède | 74 | 19.277 | 49 | 13.108 | 70 | 17.313 | 26 | 7.617 |
| Norwége | 5 | 684 | 2 | 312 | 4 | 1.018 | 2 | 392 |
| Danemark | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Angleterre | 460 | 136.482 | 434 | 95.286 | 367 | 97.782 | 383 | 98.563 |
| Allemagne | 1 | 96 | » | » | 3 | 882 | » | » |
| Pays-Bas | 11 | 1.464 | 11 | 3.532 | 25 | 9.295 | 17 | 5.940 |
| Portugal | 84 | 5.405 | 28 | 5.420 | 38 | 8.584 | 19 | 3.423 |
| Espagne | 813 | 82.919 | 652 | 66.204 | 898 | 99.909 | 848 | 83.949 |
| Autriche | 176 | 40.691 | 144 | 36.703 | 223 | 62.081 | 145 | 33.117 |
| Italie | 1.488 | 208.510 | 1.766 | 277.938 | 1.470 | 261.023 | 1.362 | 247.214 |
| Possess. angl. de la Méditerranée | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Grèce | 139 | 27.095 | 32 | 6.279 | 30 | 6.094 | 22 | 5.330 |
| Turquie | 720 | 210.365 | 831 | 270.046 | 752 | 195.457 | 552 | 145.185 |
| Egypte | 199 | 53.899 | 259 | 69.472 | 170 | 51.668 | 97 | 33.818 |
| Etats barbaresques | 272 | 37.222 | 147 | 27.305 | 141 | 34.798 | 130 | 21.913 |
| Côtes occidentales d'Afrique | 104 | 23.821 | 123 | 28.933 | 128 | 28.891 | 115 | 25.958 |
| Afrique anglaise. Côte occidentale | 3 | 1.130 | 5 | 2 161 | 2 | 905 | 5 | 1.957 |
| Afrique anglaise. Côte orientale | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Autres pays d'Afrique | 12 | 4.436 | 13 | 6.759 | 9 | 3.683 | 9 | 2.799 |
| Indes anglaises | 40 | 14.406 | 65 | 29.379 | 89 | 40.182 | 64 | 27.590 |
| Indes hollandaises | 1 | 268 | 2 | 1.155 | 2 | 1.214 | 4 | 3.006 |
| Japon | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Chine | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Cochinchine | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Etats-Unis. Océan atlantique | 79 | 30.828 | 83 | 31.973 | 78 | 27.598 | 32 | 11.075 |
| Mexique | 9 | 2.085 | 6 | 1.857 | 6 | 1.178 | 28 | 8.516 |
| Vénézuela | 7 | 1.333 | 8 | 1.590 | 6 | 1.310 | 11 | 2.323 |
| Brésil | 100 | 19.977 | 52 | 11.440 | 57 | 20.408 | 45 | 14.108 |
| Uruguay | 7 | 1.454 | 7 | 1.203 | 10 | 1.929 | 6 | 1.479 |
| Rio de la Plata | 18 | 3.871 | 16 | 3.777 | 12 | 2.750 | 13 | 2.773 |
| Pérou | 1 | 405 | » | » | 2 | 699 | 1 | 512 |
| Haiti | 14 | 2.650 | 9 | 1.635 | 11 | 2.104 | 10 | 3.126 |
| Amérique espagnole | 74 | 16.237 | 56 | 12.535 | 15 | 3.308 | 30 | 7.703 |
| Amérique anglaise. Antilles | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Amérique hollandaise | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Ile de la Réunion | 18 | 6.111 | 29 | 9.365 | 21 | 6.400 | 24 | 8.712 |
| Guyane française | 7 | 1.326 | 9 | 1.737 | 8 | 1.426 | 5 | 813 |
| Martinique | 39 | 10.291 | 50 | 11.955 | 38 | 13.122 | 56 | 14.582 |
| Guadeloupe | 28 | 6.764 | 24 | 5.531 | 20 | 5.061 | 34 | 8.642 |
| Algérie | 742 | 113.734 | 514 | 118.915 | 397 | 121.001 | 372 | 102.753 |
| Sénégal. Saint-Louis | 16 | 2.617 | 15 | 2.407 | 10 | 1.621 | 21 | 3.845 |
| Sénégal. Gorée | 28 | 6.045 | 27 | 5.488 | 21 | 3.983 | 18 | 3.980 |
| Sainte-Marie de Madagascar | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Indes françaises | 2 | 602 | 2 | 751 | 34 | 13.787 | 20 | 7.859 |
| Pêche de la morue | 39 | 6.828 | 38 | 6.355 | 55 | 9.145 | 46 | 8.176 |
| Divers | 40 | 4.248 | 27 | 6.271 | 22 | 6.669 | 20 | 6.260 |
| Entrée | 6.010 | 1.172.837 | 6.381 | 1.445.742 | 5.666 | 1.287.946 | 5.082 | 1.126.369 |
| Sortie | 5.393 | 1.075.589 | 6.367 | 1.363.491 | 5.427 | 1.212.370 | 5.407 | 1.184.079 |
| | 10.403 | 2.248.426 | 12.748 | 2.809.233 | 11.093 | 2.500.316 | 10.489 | 2.310.448 |

NAVIRES CHARGÉS ET SUR LEST. — ENTRÉE. (Suite)

| PAYS DE PROVENANCE | 1859 | | 1860 | | 1861 | | 1862 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Nombre de navires | Tonnage | Nombre de navires | Tonnage | Nombre de navires | Tonnage | Nombre de navires | Tonnage |
| Russie. Mer Baltique | 3 | 1.554 | 18 | 7.424 | 14 | 6.420 | 38 | 14.162 |
| Russie. Mer Noire | 226 | 70.356 | 250 | 60.791 | 759 | 237.679 | 345 | 105.527 |
| Suède | 24 | 5.412 | 65 | 18.116 | 25 | 6.473 | » | » |
| Norwége | » | » | » | » | » | » | 3 | 600 |
| Danemark | 2 | 136 | 1 | 500 | 3 | 885 | » | » |
| Angleterre | 455 | 131.256 | 316 | 81.857 | 257 | 74.551 | 381 | 97.750 |
| Allemagne | » | » | 6 | 1.039 | 2 | 234 | » | » |
| Pays-Bas | 7 | 2.660 | 14 | 5.487 | 14 | 5.423 | 17 | 5.620 |
| Portugal | 13 | 2.785 | 16 | 2.353 | 18 | 2.940 | 12 | 1.573 |
| Espagne | 703 | 104.880 | 580 | 102.520 | 581 | 108.712 | 640 | 125.891 |
| Autriche | 95 | 25.372 | 193 | 41.036 | 239 | 56.230 | 238 | 58.562 |
| Italie | 2.000 | 371.101 | 1.242 | 226.009 | 1.411 | 252.091 | 1.615 | 282.202 |
| Possess. angl. de la Méditerranee. | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Grèce | 11 | 3.051 | 27 | 5.445 | 17 | 3.185 | 12 | 2.181 |
| Turquie | 417 | 111.551 | 493 | 134.523 | 729 | 198.883 | 801 | 217.629 |
| Egypte | 115 | 29.614 | 102 | 31.455 | 189 | 61.813 | 154 | 56.865 |
| Etats barbaresques | 114 | 32.544 | 152 | 32.942 | 109 | 30.187 | 98 | 28.868 |
| Côtes occidentales d'Afrique | 97 | 21.803 | 121 | 29.310 | 92 | 23.964 | 110 | 31.160 |
| Afrique anglaise. Côte occidentale. | 11 | 4.552 | 16 | 5.816 | 13 | 5.101 | 17 | 7.817 |
| Afrique anglaise. Côte orientale | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Autres pays d'Afrique | 2 | 781 | 10 | 2.673 | 5 | 1.767 | 12 | 4.180 |
| Indes anglaises | 48 | 25.380 | 37 | 13.398 | 42 | 19.619 | 53 | 26.452 |
| Indes hollandaises | 2 | 955 | 2 | 1.085 | 1 | 545 | 2 | 1.225 |
| Japon | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Chine | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Cochinchine | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Etats-Unis. Océan atlantique | 55 | 18.731 | 100 | 33.193 | 87 | 29.848 | 48 | 18.017 |
| Mexique | 14 | 3.239 | 6 | 1.773 | 9 | 2.941 | 15 | 3,448 |
| Vénézuela | » | » | 17 | 3.600 | 14 | 2.650 | 15 | 2.626 |
| Brésil | 65 | 16.638 | 72 | 18.232 | 67 | 16.726 | 112 | 27.228 |
| Uruguay | 7 | 1.413 | 13 | 2.940 | 8 | 1.738 | 14 | 3.205 |
| Rio de la Plata | 11 | 2.388 | 21 | 5.892 | 14 | 3.486 | 14 | 3.631 |
| Pérou | » | » | » | » | 1 | 296 | » | » |
| Haïti | 3 | 621 | 9 | 1.729 | 10 | 1.850 | 14 | 2.750 |
| Amérique espagnole | 20 | 5.129 | 34 | 12.363 | 72 | 22.901 | 124 | 39.581 |
| Amérique anglaise. Antilles | 5 | 2.744 | 2 | 329 | 1 | 464 | 2 | 436 |
| Amérique hollandaise | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Ile de la Réunion | 27 | 10.039 | 23 | 8.655 | 21 | 8.727 | 15 | 6.311 |
| Guyane française | 7 | 1.401 | 9 | 2.049 | 7 | 1.500 | 8 | 1.650 |
| Martinique | 46 | 12.148 | 33 | 9.785 | 35 | 9.928 | 46 | 13.369 |
| Guadeloupe | 23 | 6.788 | 26 | 7.164 | 17 | 4.905 | 23 | 7.002 |
| Algérie | 364 | 113.865 | 251 | 98.152 | 354 | 103.490 | 365 | 109.857 |
| Sénégal. Saint-Louis | 13 | 2.438 | 10 | 2.036 | 6 | 1.291 | 16 | 3.183 |
| Sénégal Gorée | 22 | 5.299 | 15 | 2.740 | 10 | 2.115 | 20 | 4.978 |
| Sainte-Marie de Madagascar | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Indes françaises | 13 | 6.237 | 16 | 5.588 | 13 | 6.025 | 1 | 336 |
| Pêche de la morue | 40 | 7.098 | 37 | 6.489 | 41 | 7.192 | 45 | 7.802 |
| Divers | 31 | 10.008 | 19 | 4.510 | 19 | 5.208 | 81 | 22.759 |
| Entrée | 5.111 | 1.172.535 | 4.474 | 1.036.998 | 5.326 | 1.329.983 | 5.526 | 1.345.933 |
| Sortie | 4.970 | 1.167.332 | 4 198 | 989.680 | 4.968 | 1.236.568 | 5.390 | 1.318 033 |
| | 10.081 | 2.339.887 | 8.672 | 2.026.678 | 10.294 | 2.566.551 | 10.916 | 2.658.966 |

NAVIRES CHARGÉS ET SUR LEST. — ENTRÉE. (Suite)

| PAYS DE PROVENANCE | 1863 | | 1864 | | 1865 | | 1866 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Nombre de navires | Tonnage | Nombre de navires | Tonnage | Nombre de navires | Tonnage | Nombre de navires | Tonnage |
| Russie. Mer Baltique | 17 | 6.643 | 38 | 13.232 | 34 | 14.288 | 22 | 8.476 |
| Russie. Mer Noire | 333 | 107.849 | 393 | 121.895 | 400 | 127.504 | 398 | 130.126 |
| Suède | 25 | 7.238 | 32 | 8.399 | 35 | 10.351 | 17 | 5.661 |
| Norwége | » | » | 4 | 1.026 | » | » | 1 | 566 |
| Danemark | 1 | 212 | 3 | 725 | » | » | » | » |
| Angleterre | 261 | 81.528 | 183 | 37.501 | 118 | 28.245 | 84 | 21.108 |
| Allemagne | 9 | 1.662 | 20 | 4.583 | 16 | 4.252 | 12 | 2.570 |
| Pays-Bas | 20 | 8.045 | 16 | 7.481 | 13 | 5.931 | 11 | 5.074 |
| Portugal | 13 | 2.621 | 14 | 2.011 | 13 | 1.922 | 17 | 3.465 |
| Espagne | 597 | 113.587 | 610 | 116.505 | 553 | 101.658 | 583 | 91.770 |
| Autriche | 166 | 41.869 | 132 | 33.400 | 120 | 30.798 | 160 | 45.534 |
| Italie | 1.692 | 280.423 | 1.571 | 268.148 | 1.659 | 272.858 | 1.638 | 276.683 |
| Possess. angl. de la Méditerranée | » | » | 116 | 69.731 | 84 | 72.502 | 58 | 67.348 |
| Grèce | 7 | 1.277 | 13 | 2.492 | 17 | 4.072 | 13 | 3.219 |
| Turquie | 636 | 195.416 | 467 | 170.913 | 510 | 195.229 | 595 | 219.273 |
| Egypte | 183 | 77.104 | 215 | 99.276 | 172 | 90.931 | 135 | 79.330 |
| Etats barbaresques | 124 | 29.999 | 126 | 31.453 | 123 | 34.706 | 121 | 36.937 |
| Côtes occidentales d'Afrique | 115 | 29.185 | 138 | 34.761 | 108 | 27.685 | 62 | 15.617 |
| Afrique anglaise. Côte occidentale. | 22 | 9.041 | 1 | 143 | 33 | 9.467 | 52 | 17.213 |
| Afrique anglaise. Côte orientale | » | » | 11 | 4.134 | 22 | 9.709 | 1 | 430 |
| Autres pays d'Afrique | 13 | 5.710 | 11 | 4.344 | 9 | 4.063 | 11 | 4.344 |
| Indes anglaises | 50 | 27.659 | 47 | 23.055 | 33 | 17.922 | 41 | 21.720 |
| Indes hollandaises | 3 | .1.467 | 4 | 2.467 | 2 | 1.153 | 1 | 567 |
| Japon | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Chine | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Cochinchine | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Etats-Unis. Océan atlantique | 88 | 34.226 | 73 | 25.434 | 50 | 19.947 | 71 | 28.990 |
| Mexique | 7 | 1.827 | 8 | 1.814 | 15 | 3.498 | 9 | 1.772 |
| Vénézuela | 14 | 2.462 | 15 | 2.715 | 26 | 4.788 | 12 | 2.404 |
| Brésil | 59 | 13.552 | 58 | 15.915 | 73 | 19.930 | 32 | 9.046 |
| Uruguay | 18 | 4.325 | 17 | 4.348 | 18 | 4.718 | 14 | 3.561 |
| Rio de la Plata | 19 | 4.765 | 13 | 4.196 | 20 | 5.800 | 20 | 6.560 |
| Pérou | 2 | 758 | 2 | 1.212 | » | » | 4 | 1.872 |
| Haïti | 17 | 2.915 | 10 | 2.000 | 14 | 2.853 | 10 | 2.079 |
| Amérique espagnole | 101 | 33.201 | 109 | 31.680 | 170 | 48.930 | 62 | 14.280 |
| Amérique anglaise. Antilles | » | » | 1 | 348 | 3 | 4.258 | 5 | 2.288 |
| Amérique hollandaise | » | » | 1 | 276 | 1 | 276 | 1 | 276 |
| Ile de la Réunion | 28 | 11.721 | 6 | 2.710 | 7 | 2.981 | 8 | 2.823 |
| Guyane française | 5 | 1.160 | 6 | 1.262 | 6 | 1.343 | 5 | 1.096 |
| Martinique | 56 | 15.618 | 25 | 6.865 | 37 | 10.640 | 44 | 11.679 |
| Guadeloupe | 22 | 6.369 | » | 3.528 | 14 | 4.074 | 23 | 6.195 |
| Algérie | 374 | 113.157 | 450 | 132.343 | 482 | 152.480 | 482 | 199.163 |
| Sénégal. Saint-Louis | 7 | 1.350 | » | » | 4 | 862 | 2 | 463 |
| Sénégal. Gorée | 9 | 2.591 | 10 | 2.706 | 29 | 7.398 | 27 | 6.584 |
| Sainte-Marie de Madagascar | » | » | » | » | 1 | 495 | 1 | 418 |
| Indes françaises | 1 | 466 | 4 | 1.806 | » | » | 2 | 922 |
| Pêche de la morue | 36 | 5.721 | 44 | 6.365 | 36 | 5.611 | 33 | 4.958 |
| Divers | 12 | 2.465 | 17 | 2.950 | 14 | 3.052 | 6 | 1.441 |
| Entrée | 5.162 | 1.287.207 | 5.045 | 1.308.118 | 5.094 | 1.366.180 | 4.906 | 1.365.901 |
| Sortie | 5.141 | 1.297.719 | 4.826 | 1.257.385 | 4.860 | 1.313.645 | 4.874 | 1.367.464 |
| | 10.303 | 2.584.926 | 9.871 | 2.565.503 | 9.954 | 2.679.825 | 9.780 | 2.733.365 |

NAVIRES CHARGÉS ET SUR LEST. — ENTRÉE. (Suite)

| PAYS DE PROVENANCE | 1867 | | 1868 | | 1869 | | 1870 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Nombre de navires | Tonnage | Nombre de navires | Tonnage | Nombre de navires | Tonnage | Nombre de navires | Tonnage |
| Russie. Mer Baltique | 32 | 11.578 | 30 | 10.562 | 29 | 10.267 | 23 | 7.535 |
| Russie. Mer Noire | 643 | 216.592 | 662 | 213.915 | 440 | 128.483 | 854 | 267.108 |
| Suède | 40 | 12.713 | 19 | 6.448 | 22 | 6.382 | 35 | 11.199 |
| Norwége | 4 | 1.796 | 1 | 599 | 1 | 292 | » | » |
| Danemark | » | » | 1 | 438 | 2 | 838 | » | » |
| Angleterre | 162 | 43.796 | 245 | 53.121 | 183 | 53.244 | 234 | 68.971 |
| Allemagne | 5 | 1.632 | 7 | 1.010 | 4 | 606 | 8 | 1.334 |
| Pays-Bas | 8 | 4.113 | 10 | 5.712 | 12 | 6.280 | 8 | 4.166 |
| Portugal | 15 | 2.191 | 8 | 1.188 | 11 | 8.533 | 6 | 1.550 |
| Espagne | 674 | 78.787 | 1.740 | 164.864 | 1.000 | 147.679 | 730 | 112.137 |
| Autriche | 162 | 47.901 | 182 | 51.055 | 152 | 40.840 | 99 | 21.750 |
| Italie | 2.120 | 349.497 | 2.266 | 378.847 | 1.818 | 340.032 | 1.792 | 344.358 |
| Possess. angl. de la Méditerranée | 34 | 40.202 | 20 | 10.691 | 11 | 4.294 | 15 | 3.898 |
| Grèce | 18 | 4.056 | 38 | 7.415 | 12 | 2.765 | 21 | 3.704 |
| Turquie | 838 | 298.111 | 1.426 | 452.048 | 846 | 274.788 | 565 | 208.822 |
| Egypte | 152 | 100.514 | 184 | 130.514 | 182 | 160.240 | 145 | 130.304 |
| Etats barbaresques | 106 | 34.403 | 90 | 37.986 | 136 | 40.135 | 115 | 38.750 |
| Côtes occidentales d'Afrique | 79 | 19.944 | 109 | 28.259 | 94 | 24.798 | 108 | 30.153 |
| Afrique anglaise. Côte occidentale | 58 | 20.672 | 58 | 20.929 | 54 | 18.088 | 66 | 22.176 |
| Afrique anglaise. Côte orientale | 3 | 1.430 | 2 | 660 | 12 | 6.181 | 11 | 4.608 |
| Autres pays d'Afrique | 8 | 3.703 | 18 | 6.655 | 18 | 6.417 | 20 | 7.875 |
| Indes anglaises | 46 | 28.922 | 51 | 25.409 | 55 | 26.133 | 82 | 54.526 |
| Indes hollandaises | 1 | 579 | » | » | 1 | 733 | » | » |
| Japon | 1 | 1.178 | 8 | 10.379 | » | » | 3 | 3.188 |
| Chine | » | » | » | » | 1 | 155 | 15 | 23.288 |
| Cochinchine | » | » | 1 | 474 | » | » | 2 | 636 |
| Etats-Unis. Océan atlantique | 76 | 29.319 | 97 | 36.328 | 52 | 19.469 | 49 | 18.577 |
| Mexique | 9 | 1.716 | 11 | 2.618 | 17 | 4.022 | 23 | 5.342 |
| Vénézuela | 12 | 2.120 | 7 | 1.228 | 11 | 2.057 | 20 | 8.252 |
| Brésil | 78 | 18.872 | 60 | 20.473 | 72 | 17.914 | 75 | 19.934 |
| Uruguay | 12 | 3.492 | 15 | 4.162 | 14 | 3.879 | 19 | 6.833 |
| Rio de la Plata | 21 | 7.771 | 34 | 16.832 | 39 | 23.822 | 87 | 21.385 |
| Pérou | 2 | 1.072 | 3 | 1.166 | 6 | 2.415 | 5 | 1.834 |
| Haïti | 7 | 1.371 | 3 | 518 | 3 | 919 | 7 | 1.262 |
| Amérique espagnole | 51 | 14.206 | 94 | 25.563 | 120 | 30.390 | 90 | 25.140 |
| Amérique anglaise. Antilles | 2 | 1.063 | 3 | 877 | 4 | 1.021 | 5 | 2.720 |
| Amérique hollandaise | » | » | 1 | 180 | » | » | 1 | 275 |
| Ile de la Réunion | 7 | 2.793 | 4 | 1.508 | 10 | 4.273 | 9 | 4.390 |
| Guyane française | 1 | 97 | 5 | 1.187 | 5 | 1.151 | 3 | 689 |
| Martinique | 38 | 10.568 | 41 | 12.104 | 42 | 11.644 | 45 | 18.103 |
| Guadeloupe | 18 | 4.754 | 20 | 5.140 | 17 | 4.097 | 34 | 8.475 |
| Algérie | 573 | 274.812 | 640 | 302.866 | 572 | 271.085 | 626 | 271.434 |
| Sénégal. Saint-Louis | 5 | 992 | 13 | 2.737 | 10 | 2.338 | 27 | 7.175 |
| Sénégal. Gorée | 31 | 7.611 | 32 | 8.473 | 21 | 5.990 | 14 | 2.804 |
| Sainte-Marie de Madagascar | » | » | » | » | » | » | 2 | 962 |
| Indes françaises | » | » | 1 | 867 | 4 | 1.887 | 1 | 393 |
| Pêche de la morue | 38 | 5.517 | 30 | 4.778 | 30 | 4.625 | 82 | 4.977 |
| Divers | 3 | 1.287 | 6 | 989 | 9 | 1.225 | 8 | 1.627 |
| Entrée | 6.193 | 1.713.745 | 8.296 | 2.069.267 | 6.154 | 1.716.726 | 6.089 | 1.794.621 |
| Sortie | 5.972 | 1.659.908 | 8.305 | 2.037.781 | 6.109 | 1.679.408 | 5 930 | 1.737.105 |
| | 12.165 | 3.373.648 | 16.601 | 4.107.048 | 12.263 | 3.396.134 | 12.019 | 3.531.726 |

NAVIRES CHARGÉS ET SUR LEST. — ENTRÉE. (Suite)

| PAYS DE PROVENANCE | 1871 | | 1872 | | 1873 | | 1874 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Nombre de navires | Tonnage | Nombre de navires | Tonnage | Nombre de navires | Tonnage | Nombre de navires | Tonnage |
| Russie. Mer Baltique | 23 | 8.043 | 25 | 9.869 | 25 | 9.174 | 40 | 13.898 |
| Russie. Mer Noire | 904 | 314.989 | 305 | 145.401 | 513 | 195.880 | 398 | 191.626 |
| Suède | 24 | 7.746 | 38 | 11.872 | 33 | 11.374 | 20 | 6.897 |
| Norwége | 1 | 400 | 3 | 725 | 2 | 1.077 | 2 | 896 |
| Danemark | » | » | 2 | 882 | 6 | 1.714 | 5 | 2.238 |
| Angleterre | 161 | 59.577 | 154 | 69.714 | 198 | 98.955 | 191 | 95.645 |
| Allemagne | 10 | 3.080 | 1 | 122 | 8 | 1.608 | 1 | 135 |
| Pays-Bas | 15 | 9.609 | 13 | 8.194 | 2 | 1.032 | 8 | 5.804 |
| Portugal | 14 | 3.269 | 34 | 12.716 | 16 | 4.443 | 16 | 4.319 |
| Espagne | 695 | 95.126 | 761 | 186.971 | 1.111 | 183.707 | 784 | 183.600 |
| Autriche | 106 | 29.451 | 83 | 25.432 | 82 | 24.546 | 88 | 25.099 |
| Italie | 1.689 | 316.569 | 1.638 | 299.038 | 1.610 | 300.288 | 1.449 | 260.091 |
| Possess. angl. de la Méditerranée | 5 | 1.049 | 6 | 3.007 | 3 | 1.823 | 1 | 162 |
| Grèce | 14 | 1.575 | 20 | 2.628 | 25 | 5.754 | 15 | 3.071 |
| Turquie | 619 | 223.792 | 465 | 198.686 | 682 | 306.041 | 478 | 239.268 |
| Egypte | 98 | 66.538 | 108 | 76.660 | 180 | 90.366 | 119 | 86.290 |
| Etats barbaresques | 115 | 36.847 | 67 | 15.186 | 66 | 10.957 | 58 | 9.490 |
| Côtes orientales d'Afrique | 97 | 29.039 | 100 | 31.559 | 55 | 16.830 | 118 | 35.030 |
| Afrique anglaise. Côte occidentale | 59 | 23.973 | 66 | 25.278 | 74 | 27.484 | 87 | 32.572 |
| Afrique anglaise. Côte orientale | 4 | 2.029 | » | » | 9 | 4.766 | » | » |
| Autres pays d'Afrique | 19 | 7.841 | 25 | 8.734 | 12 | 3.798 | 14 | 4.272 |
| Indes anglaises | 58 | 31.323 | 37 | 22.681 | 50 | 27.897 | 89 | 57.600 |
| Indes hollandaises | 1 | 733 | » | » | 2 | 1.226 | 7 | 5.208 |
| Japon | 8 | 13.354 | 4 | 7.603 | 1 | 1.767 | 24 | 50.576 |
| Chine | 8 | 13.341 | 22 | 37.667 | 25 | 47.203 | 3 | 4.512 |
| Cochinchine | 5 | 2.023 | 4 | 1.656 | 3 | 1.320 | 10 | 4.050 |
| Etats-Unis. Océan Atlantique | 67 | 29.939 | 63 | 27.180 | 79 | 30.875 | 57 | 25.725 |
| Mexique | 14 | 3.660 | 14 | 3.403 | 7 | 2.089 | 22 | 5.519 |
| Vénézuela | 17 | 3.103 | 30 | 5.411 | 24 | 4.507 | 20 | 3.757 |
| Brésil | 49 | 19.444 | 51 | 14.319 | 59 | 14.314 | 33 | 9.161 |
| Urugay | 15 | 5.672 | 12 | 5.187 | 15 | 5.259 | 10 | 4.587 |
| Rio de la Plata | 22 | 18.216 | 31 | 25.970 | 43 | 42.278 | 42 | 44.180 |
| Pérou | 4 | 2.474 | » | » | 6 | 3.236 | 3 | 1.561 |
| Haïti | 5 | 958 | 10 | 2.501 | 9 | 2.007 | 8 | 1.601 |
| Amérique espagnole | 40 | 8.938 | 42 | 11.681 | 43 | 10.090 | 48 | 11.198 |
| Amérique anglaise. Antilles | 3 | 1.127 | 2 | 743 | 1 | 801 | 4 | 1.718 |
| Amérique hollandaise | 1 | 197 | » | » | 1 | 136 | 2 | 343 |
| Ile de la Réunion | 5 | 2.298 | 5 | 2.514 | 9 | 3.754 | 15 | 6.675 |
| Guyane française | 3 | 688 | 3 | 721 | 3 | 663 | 5 | 1.174 |
| Martinique | 22 | 6.784 | 29 | 8.747 | 25 | 7.144 | 26 | 7.813 |
| Guadeloupe | 25 | 7.563 | 23 | 7.143 | 25 | 7.749 | 22 | 5.673 |
| Algérie | 724 | 348.655 | 929 | 455.137 | 856 | 438.667 | 869 | 462.972 |
| Sénégal. Saint-Louis | 10 | 1.618 | 10 | 1.777 | 11 | 1.986 | 26 | 6.179 |
| Sénégal. Gorée | 26 | 7.801 | 24 | 8.186 | 67 | 20.773 | 34 | 12.070 |
| Sainte-Marie de Madagascar | » | » | 3 | 1.343 | 3 | 1.192 | » | » |
| Indes françaises | » | » | 3 | 1.429 | 11 | 5.604 | 3 | 1.137 |
| Pêche de la morue | 34 | 5.258 | 47 | 6.937 | 44 | 6.813 | 45 | 6.942 |
| Divers | 7 | 4.082 | 16 | 7.453 | » | » | 13 | 4.646 |
| Entrée | 5.846 | 1.779.791 | 5.423 | 1.750.061 | 6.074 | 1.990.467 | 5.332 | 1.947.280 |
| Sortie | 5.668 | 1.766.443 | 5.573 | 1.778.375 | 6.081 | 1.996.850 | 5.852 | 2.099.820 |
| | 11.514 | 3.546.234 | 10.996 | 3.528.436 | 12.155 | 3.987.317 | 11.184 | 4.047.100 |

## TABLEAU N° 4

## COMMERCE EXTÉRIEUR

NAVIRES CHARGÉS ET SUR LEST. — SORTIE

| PAYS DE DESTINATION | 1855 | | 1856 | | 1857 | | 1858 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Nombre de navires | Tonnage | Nombre de navires | Tonnage | Nombre de navires | Tonnage | Nombre de navires | Tonnage |
| Russie. Mer Baltique | » | » | 8 | 1.788 | 11 | 2.586 | 13 | 2.363 |
| Russie. Mer Noire | 258 | 62.429 | 107 | 42.777 | 57 | 17.525 | 83 | 28.325 |
| Suède | 5 | 666 | 20 | 4.630 | 3 | 464 | 8 | 2.255 |
| Norwége | 1 | 100 | 6 | 1.917 | 4 | 874 | 9 | 2.500 |
| Danemark | 29 | 6.593 | 12 | 3.320 | 8 | 1.713 | 18 | 3.656 |
| Angleterre | 355 | 80.393 | 484 | 145.821 | 507 | 148.506 | 317 | 98.994 |
| Allemagne | » | » | 4 | 1.152 | 10 | 2.345 | 1 | 96 |
| Pays-Bas | 10 | 1.458 | 11 | 2.999 | 7 | 1.947 | 12 | 3.987 |
| Portugal | 15 | 3.575 | 23 | 6.863 | 16 | 1.459 | 7 | 1.973 |
| Espagne | 826 | 92.168 | 833 | 104.133 | 1.057 | 124.569 | 1.200 | 182.189 |
| Autriche | 76 | 11.919 | 121 | 27.312 | 125 | 27.900 | 117 | 27.010 |
| Italie | 1.451 | 216.080 | 2.354 | 306.635 | 1.535 | 287.667 | 1.608 | 310.327 |
| Possess. angl. de la Méditerranée | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Grèce | 102 | 26.281 | 224 | 45.939 | 286 | 59.689 | 275 | 57.834 |
| Turquie | 836 | 265.672 | 801 | 287.872 | 684 | 198.272 | 637 | 151.164 |
| Egypte | 78 | 23.826 | 153 | 46.322 | 105 | 32.209 | 65 | 18.389 |
| Etats barbaresques | 217 | 31.768 | 157 | 30.869 | 124 | 33.176 | 127 | 34.303 |
| Côtes occidentales d'Afrique | 95 | 21.011 | 87 | 20.611 | 92 | 21.652 | 80 | 17.721 |
| Afrique anglaise. Côte occidentale | 4 | 1.144 | 8 | 3.262 | 11 | 3.753 | 7 | 3.589 |
| Afrique anglaise. Côte orientale | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Autres pays d'Afrique | 9 | 3.585 | 10 | 4.478 | 16 | 4.825 | 8 | 2.592 |
| Indes anglaises | 45 | 20.080 | 49 | 25.272 | 46 | 21.390 | 22 | 10.858 |
| Indes hollandaises | 4 | 1.734 | 6 | 3.303 | 3 | 1.785 | 1 | 545 |
| Japon | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Chine | 1 | 297 | 1 | 749 | » | » | 3 | 2.018 |
| Cochinchine | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Etats-Unis. Océan Atlantique | 61 | 25.272 | 68 | 44.479 | 47 | 18.009 | 45 | 15.026 |
| Mexique | 6 | 1.987 | 3 | 913 | 4 | 863 | 1 | 275 |
| Vénézuela | 10 | 1.919 | 8 | 1.465 | 7 | 1.492 | 7 | 1.797 |
| Brésil | 39 | 9.002 | 28 | 9.203 | 40 | 17.287 | 41 | 10.822 |
| Uruguay | 5 | 1.232 | 4 | 1.059 | 9 | 2.145 | 9 | 3.806 |
| Rio de la Plata | 8 | 1.727 | 8 | 1.991 | 1 | 183 | 10 | 2.978 |
| Pérou | » | » | 1 | 850 | 1 | 497 | » | » |
| Haïti | 10 | 1.857 | 12 | 2.363 | 14 | 3.025 | 9 | 1.750 |
| Amérique espagnole | 30 | 7.812 | 27 | 7.406 | 10 | 4.856 | 11 | 4.535 |
| Amérique anglaise. Antilles | 2 | 446 | 4 | 1.853 | 3 | 1.173 | 5 | 1.907 |
| Amérique hollandaise | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Ile de la Réunion | 25 | 7.612 | 23 | 8.129 | 31 | 10.936 | 31 | 12.741 |
| Guyane française | 12 | 2.269 | 13 | 2.592 | 9 | 1.786 | 14 | 2.690 |
| Martinique | 27 | 6.095 | 40 | 9.884 | 26 | 9.757 | 43 | 11.806 |
| Guadeloupe | 25 | 6.383 | 24 | 5.457 | 17 | 4.199 | 30 | 8.078 |
| Algérie | 610 | 108.944 | 514 | 122.936 | 429 | 119.114 | 435 | 120.146 |
| Sénégal. Saint-Louis | 16 | 2.850 | 13 | 2.133 | 7 | 1.270 | 19 | 3.336 |
| Sénégal. Gorée | 14 | 8.876 | 29 | 5.769 | 20 | 5.122 | 41 | 9.324 |
| Sainte-Marie de Madagascar | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Indes françaises | 4 | 1.188 | 8 | 2.957 | 14 | 5.731 | 3 | 1.376 |
| Pêche de la morue | » | » | 3 | 619 | 2 | 822 | 1 | 183 |
| Divers | 45 | 9.339 | 58 | 12.908 | 29 | 10.297 | 34 | 9.320 |
| | 5.393 | 1.075.589 | 6.367 | 1.363.491 | 5.427 | 1.212.870 | 5.407 | 1.184.079 |

NAVIRES CHARGÉS ET SUR LEST. — SORTIE. (Suite)

| PAYS DE DESTINATION | 1859 | | 1860 | | 1861 | | 1862 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Nombre de navires | Tonnage | Nombre de navires | Tonnage | Nombre de navires | Tonnage | Nombre de navires | Tonnage |
| Russie. Mer Baltique | 15 | 3.481 | 4 | 1.255 | 8 | 2.799 | 9 | 2.564 |
| Russie. Mer Noire | 29 | 9.162 | 77 | 22.355 | 88 | 29.362 | 54 | 17.359 |
| Suède | 4 | 921 | 7 | 1.524 | 4 | 979 | 2 | 278 |
| Norwége | 3 | 978 | 1 | 340 | 1 | 135 | 8 | 2.677 |
| Danemark | 5 | 1.374 | » | » | 1 | 163 | 2 | 681 |
| Angleterre | 306 | 94.842 | 408 | 124.383 | 365 | 103.920 | 367 | 100.448 |
| Allemagne | » | » | 4 | 789 | 1 | 213 | 5 | 905 |
| Pays-Bas | 6 | 2.403 | 9 | 3.394 | 7 | 2.768 | 11 | 3.779 |
| Portugal | 22 | 5.404 | 10 | 4.924 | 16 | 2.615 | 30 | 4.628 |
| Espagne | 692 | 141.992 | 550 | 105.376 | 593 | 120.598 | 529 | 114.052 |
| Autriche | 86 | 20.878 | 96 | 17.909 | 125 | 29.963 | 122 | 25.931 |
| Italie | 2.323 | 493.686 | 1.404 | 292.032 | 1.424 | 257.902 | 1.717 | 309.175 |
| Possess. angl. de la Méditerranée | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Grèce | 92 | 19.386 | 144 | 29.996 | 236 | 46.980 | 256 | 53.439 |
| Turquie | 325 | 70.690 | 403 | 94.244 | 959 | 295.045 | 991 | 272.565 |
| Egypte | 70 | 15.973 | 60 | 15.757 | 130 | 49.752 | 140 | 55.398 |
| Etats barbaresques | 128 | 34.537 | 144 | 35.070 | 91 | 26.656 | 89 | 28.353 |
| Côtes occidentales d'Afrique | 79 | 19.968 | 95 | 24.409 | 90 | 23.956 | 120 | 30.932 |
| Afrique anglaise. Côte occidentale | 6 | 2.444 | 8 | 2.984 | 10 | 3.470 | 9 | 4.117 |
| Afrique anglaise. Côte orientale | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Autres pays d'Afrique | 3 | 1.386 | 4 | 1.832 | 6 | 2.849 | 9 | 3.262 |
| Indes anglaises | 18 | 12.880 | 11 | 5.072 | 21 | 11.952 | 17 | 12.259 |
| Indes hollandaises | » | » | 1 | 248 | » | » | 1 | 858 |
| Japon | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Chine | 18 | 8.652 | 31 | 17.411 | 7 | 3.636 | 13 | 9.604 |
| Cochinchine | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Etats-Unis. Océan Atlantique | 59 | 22.141 | 59 | 23.490 | 40 | 15.090 | 55 | 22.134 |
| Mexique | » | » | 1 | 235 | 4 | 1.344 | 27 | 9.133 |
| Vénézuela | 1 | 312 | 13 | 2.747 | 11 | 2.113 | 15 | 2.652 |
| Brésil | 57 | 12.703 | 53 | 13.429 | 53 | 14.761 | 63 | 16.074 |
| Uruguay | 10 | 3.285 | 8 | 1.971 | 10 | 4.335 | 10 | 2.266 |
| Rio de la Plata | 5 | 1.771 | 15 | 4.135 | 19 | 5.152 | 11 | 3.115 |
| Pérou | » | » | » | » | » | » | 1 | 363 |
| Haïti | 6 | 970 | 16 | 3.178 | 15 | 2.804 | 19 | 3.267 |
| Amérique espagnole | 11 | 4.714 | 9 | 3.169 | 21 | 7.565 | 8 | 2.537 |
| Amérique anglaise. Antilles | 2 | 764 | 1 | 722 | 4 | 1.995 | 2 | 689 |
| Amériquc hollandaise | » | » | » | » | 1 | 218 | 1 | 218 |
| Ile de la Réunion | 17 | 6.805 | 11 | 4.020 | 21 | 8.840 | 19 | 8.345 |
| Guyane française | 13 | 2.909 | 10 | 2.045 | 19 | 4.705 | 21 | 5.590 |
| Martinique | 28 | 8.178 | 24 | 7.380 | 38 | 10.684 | 38 | 10.789 |
| Guadeloupe | 21 | 5.999 | 19 | 5.173 | 22 | 5.905 | 20 | 5.827 |
| Algérie | 453 | 121.968 | 419 | 99.402 | 450 | 120.581 | 513 | 149.413 |
| Sénégal. Saint-Louis | 9 | 2.026 | 12 | 2.562 | 11 | 2.371 | 10 | 2.076 |
| Sénégal. Gorée | 22 | 5.147 | 21 | 4.574 | 18 | 4.722 | 14 | 3.914 |
| Sainte-Marie de Madagascar | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Indes françaises | » | » | 2 | 886 | » | » | 1 | 432 |
| Pêche de la morue | 1 | 154 | 2 | 464 | 2 | 429 | 3 | 377 |
| Divers | 25 | 6.449 | 32 | 8.794 | 26 | 7.241 | 38 | 9.560 |
| | 4.970 | 1.167.332 | 4.198 | 989.680 | 4.968 | 1.236.568 | 5.390 | 1.313.033 |

NAVIRES CHARGÉS ET SUR LEST. — SORTIE. (Suite)

| PAYS DE DESTINATION | 1863 | | 1864 | | 1865 | | 1866 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Nombre de navires | Tonnage | Nombre de navires | Tonnage | Nombre de navires | Tonnage | Nombre de navires | Tonnage |
| Russie. Mer Baltique | 16 | 5.307 | 17 | 3.587 | 10 | 2.962 | 4 | 2.083 |
| Russie. Mer Noire | 77 | 24.254 | 68 | 19.805 | 63 | 22.307 | 46 | 16.121 |
| Suède | 10 | 2.985 | 8 | 395 | 2 | 540 | 2 | 628 |
| Norwége | 10 | 2.729 | 9 | 2.989 | 10 | 3.794 | 1 | 374 |
| Danemark | 5 | 2.052 | 1 | 918 | 3 | 885 | » | » |
| Angleterre | 304 | 96.123 | 187 | 47.534 | 140 | 31.374 | 151 | 43.606 |
| Allemagne | 1 | 310 | 1 | 400 | 2 | 592 | » | » |
| Pays-Bas | 3 | 815 | 3 | 1.182 | 6 | 2.934 | 6 | 2.380 |
| Portugal | 26 | 4.812 | 9 | 1.723 | 6 | 1.099 | 6 | 892 |
| Espagne | 604 | 110.884 | 648 | 30.876 | 588 | 118.287 | 522 | 84.527 |
| Autriche | 90 | 19.302 | 41 | 9.067 | 88 | 24.254 | 83 | 21.273 |
| Italie | 1.835 | 332.173 | 1.657 | 296.420 | 1.693 | 299.332 | 1.674 | 295.292 |
| Possess. angl. de la Méditerranée | » | » | 147 | 69.941 | 101 | 73.352 | 95 | 71.800 |
| Crèce | 121 | 26.471 | 74 | 18.928 | 115 | 29.247 | 163 | 39.617 |
| Turquie | 643 | 226.275 | 517 | 191.204 | 556 | 220.959 | 602 | 238.687 |
| Egypte | 182 | 70.647 | 305 | 125.577 | 318 | 132.040 | 340 | 147.491 |
| Etats barbaresques | 129 | 32.836 | 132 | 33.374 | 134 | 35.823 | 130 | 46.290 |
| Côtes occidentales d'Afrique | 113 | 30.655 | 81 | 20.597 | 64 | 17.897 | 56 | 19.640 |
| Afrique anglaise. Côte occidentale | 9 | 3.505 | 9 | 4.078 | 39 | 12.003 | 19 | 5.118 |
| Afrique anglaise. Côte orientale | » | » | » | » | 7 | 2.954 | 6 | 2.780 |
| Autres pays d'Afrique | 11 | 3.930 | 11 | 4.083 | 12 | 4.905 | 11 | 4.405 |
| Indes anglaises | 35 | 21.014 | 6 | 4.569 | 13 | 8.252 | 4 | 3.120 |
| Indes hollandaises | 1 | 462 | 4 | 1.855 | » | » | 1 | 579 |
| Japon | » | » | » | » | 1 | 365 | 3 | 1.960 |
| Chine | 17 | 8.102 | 4 | 1.755 | 3 | 1.525 | 1 | 711 |
| Cochinchine | » | » | 15 | 7.019 | 9 | 4.831 | 2 | 1.614 |
| Etats-Unis. Océan Atlantique | 86 | 34.740 | 48 | 19.822 | 58 | 23.187 | 43 | 21.849 |
| Mexique | 26 | 7.690 | 20 | 5.463 | 9 | 2.122 | 13 | 3.426 |
| Vénézuela | 20 | 3.666 | 18 | 3.464 | 21 | 3.988 | 8 | 1.449 |
| Brésil | 57 | 15.093 | 49 | 14.146 | 43 | 13.672 | 48 | 13.486 |
| Uruguay | 10 | 2.861 | 11 | 3.460 | 11 | 3.342 | 23 | 8.982 |
| Rio de la Plata | 15 | 4.281 | 15 | 4.381 | 19 | 5.560 | 19 | 6.158 |
| Pérou | 1 | 314 | 1 | 824 | » | » | » | » |
| Haïti | 19 | 3.581 | 20 | 3.813 | 12 | 2.220 | 15 | 3.047 |
| Amérique espagnole | 21 | 7.996 | 15 | 5.293 | 11 | 4.087 | 15 | 5.765 |
| Amérique anglaise. Antilles | 3 | 1,215 | 7 | 2.127 | 12 | 4.941 | 5 | 1.831 |
| Amérique hollandaise | 2 | 468 | 1 | 276 | 1 | 276 | 2 | 369 |
| Ile de la Réunion | 26 | 10.422 | 9 | 4.001 | 12 | 4.892 | 9 | 3.473 |
| Guayane française | 18 | 4.635 | 11 | 2.416 | 12 | 2.874 | 23 | 6.045 |
| Martinique | 33 | 9.850 | 25 | 7.301 | 32 | 8.826 | 36 | 9.555 |
| Guadeloupe | 21 | 6.026 | 12 | 3.495 | 16 | 5.023 | 15 | 3.922 |
| Algérie | 488 | 145.498 | 538 | 154.843 | 524 | 153.991 | 597 | 208.115 |
| Sénégal. Saint-Louis | 3 | 667 | 11 | 2.490 | 8 | 1.658 | 9 | 1.719 |
| Sénégal. Gorée | 12 | 2.389 | 32 | 7.925 | 47 | 11.845 | 45 | 11:186 |
| Sainte-Marie de Madagascar | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Indes françaises | 4 | 3.086 | 6 | 3.615 | 2 | 1.245 | 1 | 496 |
| Pêche de la morue | 4 | 936 | 2 | 276 | 3 | 392 | 3 | 328 |
| Divers | 30 | 6.662 | 26 | 5.278 | 24 | 6.991 | 17 | 5.475 |
| | 5.141 | 1.297.719 | 4.826 | 1.257.385 | 4.860 | 1.313.645 | 4.874 | 1.367.464 |

NAVIRES CHARGÉS ET SUR LEST. — SORTIE. (Suite)

| PAYS DE DESTINATION | 1867 | | 1868 | | 1869 | | 1870 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Nombre de navires | Tonnage | Nombre de navires | Tonnage | Nombre de navires | Tonnage | Nombre de navires | Tonnage |
| Russie. Mer Baltique | 8 | 2.738 | 11 | 4.881 | 15 | 3.051 | 9 | 2.182 |
| Russie. Mer Noire | 59 | 21.224 | 77 | 28.612 | 36 | 11.515 | 60 | 21.905 |
| Suède | 2 | 810 | 9 | 2.157 | 3 | 861 | 1 | 231 |
| Norwége | 5 | 1.357 | 4 | 989 | 8 | 2.023 | 8 | 548 |
| Danemark | 2 | 664 | 2 | 472 | 4 | 1.076 | 1 | 151 |
| Angleterre | 161 | 45.234 | 177 | 38.859 | 158 | 43.647 | 199 | 76.105 |
| Allemagne | » | » | 2 | 598 | 4 | 729 | 12 | 2.504 |
| Pays-Bas | 10 | 5.033 | 17 | 8.438 | 12 | 5.817 | 10 | 4.982 |
| Portugal | 5 | 723 | 5 | 925 | 6 | 1.126 | 17 | 4.121 |
| Espagne | 631 | 76.519 | 1.932 | 185.317 | 1.031 | 125.202 | 694 | 102.304 |
| Autriche | 128 | 35.597 | 196 | 50.882 | 103 | 26.508 | 73 | 17.873 |
| Italie | 2.117 | 381.117 | 2.495 | 450.236 | 1.954 | 375.333 | 1.971 | 363.201 |
| Possess. angl. de la Méditerranée | 78 | 64.053 | 91 | 25.138 | 58 | 11.442 | 87 | 18.054 |
| Grèce | 190 | 47.857 | 219 | 50.784 | 125 | 26.415 | 196 | 40.357 |
| Turquie | 989 | 366.538 | 1.567 | 513.909 | 875 | 307.980 | 1.110 | 393.382 |
| Egypte | 263 | 122.352 | 225 | 143.152 | 260 | 184.561 | 168 | 146.766 |
| Etats barbaresques | 109 | 42.252 | 81 | 35.318 | 123 | 39.235 | 98 | 34.356 |
| Côtes occidentales d'Afrique | 91 | 28.494 | 98 | 32.823 | 29 | 7.218 | 25 | 7.299 |
| Afrique anglaise. Côte occidentale | 6 | 3.112 | » | » | 64 | 21.665 | 80 | 25.701 |
| Afrique anglaise. Côte orientale | » | » | 4 | 2.017 | » | » | 9 | 3.446 |
| Autres pays d'Afrique | 10 | 4.325 | 15 | 5.433 | 14 | 4.781 | 14 | 5.625 |
| Indes anglaises | 7 | 3.701 | 15 | 7.036 | 10 | 5.977 | 13 | 11.517 |
| Iudes hollandaises | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Japon | 1 | 634 | 3 | 926 | 2 | 959 | 2 | 801 |
| Chine | 2 | 1.306 | 1 | 139 | 2 | 863 | 6 | 7.470 |
| Cochinchine | 8 | 4.993 | 5 | 2.719 | 5 | 3.087 | 5 | 1.818 |
| Etats-Unis. Océan Atlantique | 44 | 19.705 | 60 | 23.921 | 56 | 24.392 | 59 | 26.648 |
| Mexique | 3 | 701 | 2 | 353 | 4 | 844 | 5 | 991 |
| Vénézuela | 7 | 1.188 | 7 | 1.396 | 8 | 1.457 | 6 | 1.074 |
| Brésil | 35 | 11.820 | 38 | 16.186 | 56 | 16.760 | 23 | 7.149 |
| Uruguay | 34 | 13.495 | 31 | 11.684 | 48 | 19.627 | 22 | 10.372 |
| Rio de la Plata | 34 | 14.902 | 32 | 16.283 | 62 | 27.987 | 61 | 36.754 |
| Pérou | » | » | 1 | 55 | » | » | » | » |
| Haïti | 7 | 1.338 | 7 | 1.275 | 2 | 358 | 10 | 1.864 |
| Amérique espagnole | 20 | 6.899 | 21 | 6.474 | 13 | 3.659 | 9 | 2.080 |
| Amérique anglaise. Antilles | 6 | 2.778 | 10 | 4.248 | 6 | 2.227 | 12 | 4.875 |
| Amérique hollandaise | » | » | 1 | 180 | 1 | 135 | 3 | 718 |
| Ile de la Réunion | 9 | 4.280 | 12 | 5.058 | 8 | 2.895 | 11 | 5.072 |
| Guyane française | 20 | 5.405 | 19 | 4.974 | 19 | 4.694 | 15 | 3.488 |
| Martinique | 22 | 6.161 | 28 | 8.149 | 30 | 8.036 | 21 | 5.641 |
| Guadeloupe | 12 | 3.196 | 16 | 4.336 | 17 | 4.493 | 17 | 4.494 |
| Algérie | 766 | 290.259 | 787 | 320.125 | 788 | 324.821 | 746 | 309.294 |
| Sénégal. Saint-Louis | 14 | 2.438 | 12 | 2.306 | 5 | 1.024 | 16 | 2.769 |
| Sénégal. Gorée | 34 | 9.365 | 46 | 13.071 | 46 | 12.440 | 41 | 12.750 |
| Sainte-Marie de Madagascar | 2 | 576 | » | » | 1 | 260 | » | » |
| Indes françaises | 1 | 560 | 1 | 345 | 3 | 1.784 | » | » |
| Pêche de la morue | 5 | 833 | 1 | 196 | 3 | 523 | 6 | 907 |
| Divers | 14 | 3.577 | 22 | 5.911 | 32 | 9.971 | 18 | 5.457 |
| | 5.972 | 1.659.903 | 8.305 | 2.087.781 | 6.109 | 1.679.408 | 5.980 | 1.737.105 |

NAVIRES CHARGÉS ET SUR LEST. — SORTIE. (Suite)

| PAYS DE DESTINATION | 1871 | | 1872 | | 1873 | | 1874 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Nombre de navires | Tonnage | Nombre de navires | Tonnage | Nombre de navires | Tonnage | Nombre de navires | Tonnage |
| Russie. Mer Baltique | 11 | 3.593 | 10 | 2.575 | 6 | 1.460 | 9 | 2.623 |
| Russie. Mer Noire | 38 | 17.578 | 38 | 14.281 | 83 | 36.259 | 90 | 33.445 |
| Suède | 1 | 169 | 3 | 1.013 | 2 | 595 | 2 | 305 |
| Norwége | 2 | 462 | 3 | 867 | 2 | 591 | 4 | 1.274 |
| Danemark | » | » | 4 | 1.789 | 1 | 408 | 1 | 444 |
| Angleterre | 141 | 56.294 | 112 | 58.975 | 79 | 48.059 | 87 | 53.032 |
| Allemagne | 3 | 549 | 3 | 884 | 7 | 3.398 | 5 | 1.322 |
| Pays-Bas | 16 | 10.404 | 13 | 7.349 | 11 | 7.813 | 13 | 11.266 |
| Portugal | 7 | 1.702 | 13 | 5.683 | 13 | 4.147 | 8 | 2.301 |
| Espagne | 685 | 97.711 | 752 | 144.339 | 1.050 | 211.446 | 827 | 230.887 |
| Autriche | 41 | 8.736 | 62 | 17.367 | 42 | 9.578 | 31 | 9.426 |
| Italie | 1.766 | 369.715 | 1.820 | 354.997 | 1.856 | 416.533 | 1.870 | 429.788 |
| Possess. angl. de la Méditerranée | 86 | 19.337 | 105 | 19.080 | 280 | 45.190 | 201 | 33.582 |
| Grèce | 116 | 26.134 | 82 | 15.775 | 85 | 17.981 | 70 | 15.898 |
| Turquie | 1.081 | 409.789 | 578 | 243.617 | 666 | 300.983 | 642 | 312.052 |
| Egypte | 132 | 78.641 | 159 | 88.548 | 173 | 96.199 | 171 | 104.054 |
| Etats barbaresques | 93 | 34.109 | 79 | 31.271 | 122 | 39.913 | 103 | 41.778 |
| Côtes occidentales d'Afrique | 20 | 5.802 | 25 | 7.568 | 22 | 6.366 | 53 | 15.495 |
| Afrique anglaise. Côte occidentale | 84 | 31.111 | 84 | 28.530 | 87 | 32.292 | 111 | 19.112 |
| Afrique anglaise. Côte orientale | 8 | 3.741 | 6 | 2.101 | 10 | 4.413 | 12 | 5.378 |
| Autres pays d'Afrique | 18 | 6.952 | 11 | 4.750 | 9 | 3.438 | 11 | 3.373 |
| Indes anglaises | 14 | 8.905 | 9 | 5.616 | 1 | 1.154 | 1 | 687 |
| Indes hollandaises | 1 | 733 | » | » | » | » | » | » |
| Japon | 3 | 2.782 | 5 | 5.995 | 4 | 2.937 | 3 | 5.844 |
| Chine | 16 | 26.701 | 23 | 39.335 | 25 | 47.245 | 24 | 49.979 |
| Cochinchine | 4 | 1.295 | 3 | 1.378 | 2 | 934 | 4 | 1.836 |
| Etats-Unis. Océan atlantique | 69 | 35.385 | 108 | 51.718 | 68 | 37.778 | 73 | 43.713 |
| Mexique | 8 | 2.117 | 8 | 1.749 | 8 | 2.045 | 16 | 3.858 |
| Vénézuela | 13 | 2.309 | 18 | 3.261 | 14 | 2.581 | 13 | 2.430 |
| Brésil | 45 | 15.986 | 44 | 16.911 | 49 | 15.517 | 35 | 12.116 |
| Uruguay | 30 | 12.269 | 59 | 22.773 | 89 | 17.071 | 38 | 16.839 |
| Rio de la Plata | 49 | 32.799 | 104 | 54.824 | 104 | 63.729 | 72 | 52.714 |
| Pérou | » | » | 1 | 393 | » | » | » | » |
| Haïti | 13 | 3.260 | 17 | 3.689 | 13 | 2.672 | 10 | 1.971 |
| Amérique espagnole | 26 | 9.715 | 21 | 7.901 | 38 | 14.322 | 31 | 10.868 |
| Amérique anglaise. Antilles | 6 | 2.296 | 6 | 2.651 | 7 | 3.881 | 13 | 6.733 |
| Amérique hollandaise | 1 | 235 | 3 | 520 | 3 | 569 | 3 | 507 |
| Ile de la Réunion | 9 | 4.248 | 12 | 4.283 | 13 | 6.032 | 15 | 5.963 |
| Guyane française | 16 | 3.267 | 14 | 3.447 | 11 | 2.627 | 13 | 3.360 |
| Martinique | 26 | 7.802 | 23 | 6.926 | 34 | 9.111 | 31 | 8.458 |
| Guadeloupe | 23 | 7.694 | 20 | 5.626 | 19 | 5.843 | 19 | 5.614 |
| Algérie | 827 | 364.808 | 1.024 | 457.402 | 933 | 442.933 | 1.009 | 488.290 |
| Sénégal. Saint-Louis | 10 | 1.884 | 10 | 2.063 | 12 | 2.503 | 22 | 4.787 |
| Sénégal. Gorée | 68 | 22.119 | 42 | 14.619 | 55 | 18.832 | 50 | 17.580 |
| Sainte-Marie de Madagascar | 1 | 556 | 4 | 1.017 | 1 | 226 | » | » |
| Indes françaises | 1 | 338 | » | » | » | » | 1 | 335 |
| Pêche de la morue | 5 | 893 | 9 | 1.566 | 2 | 370 | 15 | 2.331 |
| Divers | 32 | 13.470 | 24 | 11.898 | 20 | 8.906 | 20 | 6.150 |
| | 5.668 | 1.766.443 | 5.573 | 1.778.375 | 6.081 | 1.996.850 | 5.852 | 2.099.822 |

## ÉTAT COMPARATIF DE LA NAVIGATION

### ENTR

| PORT DE MARSEILLE | NAVIRES CHARGÉS | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | NAVIRES FRANÇAIS | | | NAVIRES ÉTRANGERS | | | NAVIRES FRANÇAIS ET ÉTRANGERS | | |
| | Nombre | Tonnage | Équipage | Nombre | Tonnage | Équipage | Nombre | Tonnage | Éq[illegible] |
| **1855** | | | | | | | | | |
| Navires à voiles | 1.924 | 249.150 | 18.169 | 2.590 | 417.831 | 25.582 | 4.514 | 666.981 | [illegible] |
| Navires à vapeur | 738 | 248.689 | 21.644 | 312 | 96.196 | 9.181 | 1.050 | 344.835 | [illegible] |
| Navires à voiles et à vapeur | 2.662 | 497.839 | 39.813 | 2.902 | 514.027 | 34.763 | 5.564 | 1.011.806 | [illegible] |
| **1874** | | | | | | | | | |
| Navires à voiles | 668 | 167.844 | 8.458 | 2.484 | 491.669 | 22.260 | 3.152 | 659.513 | [illegible] |
| Navires à vapeur | 1.495 | 934.886 | 55.864 | 608 | 329.790 | 16.603 | 2.103 | 1.264.676 | [illegible] |
| Navires à voiles et à vapeur | 2.163 | 1.102.730 | 64.322 | 3.092 | 821.459 | 38.863 | 5.255 | 1.924.189 | [illegible] |

## ÉTAT COMPARATIF DE LA NAVIGATION

### SORT

| PORT DE MARSEILLE | NAVIRES CHARGÉS | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | NAVIRES FRANÇAIS | | | NAVIRES ÉTRANGERS | | | NAVIRES FRANÇAIS ET ÉTRANGERS | | |
| | Nombre | Tonnage | Équipage | Nombre | Tonnage | Équipage | Nombre | Tonnage | [illegible] |
| **1855** | | | | | | | | | |
| Navires à voiles | 1.116 | 170.964 | 12.831 | 1.428 | 132.392 | 10.033 | 2.544 | 303.356 | [illegible] |
| Navires à vapeur | 751 | 254.616 | 22.338 | 394 | 166.763 | 13.647 | 1.145 | 421.379 | [illegible] |
| Navires à voiles et à vapeur | 1.867 | 425.580 | 35.169 | 1.822 | 299.155 | 23.680 | 3.689 | 724.735 | [illegible] |
| **1874** | | | | | | | | | |
| Navires à voiles | 560 | 137.789 | 6.044 | 1.449 | 273.207 | 12.723 | 2.009 | 410.996 | [illegible] |
| Navires à vapeur | 1.757 | 998.958 | 62.779 | 499 | 231.354 | 13.693 | 2.256 | 1.230.312 | [illegible] |
| Navires à voiles et à vapeur | 2.317 | 1.136.747 | 68.823 | 1.948 | 504.561 | 26.416 | 4.265 | 1.641.308 | [illegible] |

## LLONS FRANÇAIS OU ÉTRANGERS

### NTRÉE

| NAVIRES SUR LEST | | | | | | | | | TOTAL GÉNÉRAL | | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| NAVIRES FRANÇAIS | | | NAVIRES ÉTRANGERS | | | NAVIRES FRANÇAIS ET ÉTRANGERS | | | | | |
| bre | Tonnage | Équipage | Nombre | Tonnage | Équipage | Nombre | Tonnage | Équipage | Nombre | Tonnage | Équipage |
| 11 | 24.980 | 1.709 | 204 | 46.115 | 269 | 345 | 71.095 | 1.978 | 4.859 | 738.076 | 45.729 |
| 14 | 6.560 | 455 | 87 | 83.316 | 5.293 | 101 | 89.876 | 5.748 | 1.151 | 434.761 | 36.573 |
| 55 | 31.540 | 2.164 | 291 | 129.431 | 5.562 | 446 | 160.971 | 7.726 | 6.010 | 1.172.837 | 82.302 |
| 8 | 1.489 | 50 | 51 | 13.608 | 504 | 59 | 15.097 | 534 | 3.211 | 674.610 | 31.272 |
| 5 | 2.179 | 133 | 13 | 5.815 | 294 | 18 | 7.994 | 427 | 2.121 | 1.272.670 | 72.894 |
| 3 | 3.668 | 183 | 64 | 19.423 | 798 | 77 | 23.091 | 981 | 5.332 | 1.947.280 | 104.166 |

## .LONS FRANÇAIS OU ÉTRANGERS

### RTIE

| NAVIRES SUR LEST | | | | | | | | | TOTAL GÉNÉRAL | | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| NAVIRES FRANÇAIS | | | NAVIRES ÉTRANGERS | | | NAVIRES FRANÇAIS ET ÉTRANGERS | | | | | |
| re | Tonnage | Équipage | Nombre | Tonnage | Équipage | Nombre | Tonnage | Équipage | Nombre | Tonnage | Équipage |
| | 78.375 | 4.731 | 1.214 | 272.479 | 14.097 | 1.704 | 350.854 | 18.828 | 4.248 | 654.210 | 41.692 |
| | » | » | » | » | » | » | » | » | 1.145 | 421.379 | 35.985 |
| | 78.375 | 4.731 | 1.214 | 272.479 | 14.097 | 1.704 | 350.854 | 18.828 | 5.393 | 1.075.589 | 77.677 |
| | 30.193 | 1.440 | 1.239 | 277.479 | 11.597 | 1.375 | 307.672 | 13.037 | 3.384 | 718.668 | 31.804 |
| | 39.062 | 2.278 | 158 | 111.778 | 3.891 | 212 | 150.840 | 6.169 | 2.468 | 1.381.152 | 82.641 |
| | 69.255 | 3.718 | 1.417 | 389.257 | 15.488 | 1.587 | 458.512 | 19.206 | 5.852 | 2.099.820 | 114.445 |

## Tableau n° 7.

### MOUVEMENT DE LA NAVIGATION AVEC L'ÉTRANGER, LES COLONIES ET LA GRANDE PÊCHE

#### Entrée

| ANNÉES | NAVIRES A VOILES | | NAVIRES A VAPEUR | | NAVIRES A VOILES ET A VAPEUR | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Nombre | Tonnage | Nombre | Tonnage | Nombre | Tonnage |
| 1855 | 4.859 | 738.076 | 1.151 | 434.761 | 6.010 | 1.172.837 |
| 1856 | 5.235 | 1.041.605 | 1.146 | 404.137 | 6.381 | 1.445.742 |
| 1857 | 4.431 | 918.556 | 1.235 | 369.390 | 5.666 | 1.287.446 |
| 1858 | 3.864 | 783.919 | 1.218 | 342.450 | 5.082 | 1.126.369 |
| 1859 | 4.010 | 891.737 | 1.101 | 280.798 | 5.111 | 1.172.535 |
| 1860 | 3.227 | 604.124 | 1.247 | 432.874 | 4.474 | 1.036.998 |
| 1861 | 3.895 | 833.333 | 1.431 | 496.650 | 5.326 | 1.329.983 |
| 1862 | 3.869 | 788.572 | 1.657 | 557.361 | 5.526 | 1.345.933 |
| 1863 | 3.339 | 682.054 | 1.823 | 605.153 | 5.162 | 1.287.207 |
| 1864 | 3.183 | 628.884 | 1.862 | 679.234 | 5.045 | 1.308.118 |
| 1865 | 3.297 | 664.319 | 1.797 | 701.861 | 5.094 | 1.366.180 |
| 1866 | 3.001 | 609.133 | 1.905 | 756.768 | 4.906 | 1.365.901 |
| 1867 | 4.087 | 856.863 | 2.106 | 856.882 | 6.193 | 1.713.745 |
| 1868 | 5.766 | 1.066.925 | 2.530 | 982.342 | 8.296 | 2.069.267 |
| 1869 | 3.718 | 714.623 | 2.436 | 1.002.103 | 6.154 | 1.716.726 |
| 1870 | 3.821 | 809.958 | 2.268 | 984.663 | 6.089 | 1.794.621 |
| 1871 | 3.690 | 832.229 | 2.156 | 947.562 | 5.846 | 1.779.791 |
| 1872 | 3.285 | 696.661 | 2.138 | 1.053.400 | 5.423 | 1.750.061 |
| 1873 | 3.898 | 801.069 | 2.176 | 1.189.398 | 6.074 | 1.990.467 |
| 1874 | 3.211 | 674.610 | 2.121 | 1.272.670 | 5.332 | 1.947.280 |

#### Sortie

| ANNÉES | NAVIRES A VOILES | | NAVIRES A VAPEUR | | NAVIRES A VOILES ET A VAPEUR | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Nombre | Tonnage | Nombre | Tonnage | Nombre | Tonnage |
| 1855 | 4.248 | 654.210 | 1.145 | 421.379 | 5.393 | 1.075.589 |
| 1856 | 5.205 | 937.314 | 1.162 | 426.177 | 6.367 | 1.363.491 |
| 1857 | 4.170 | 807.126 | 1.257 | 405.244 | 5.427 | 1.212.370 |
| 1858 | 4.333 | 869.723 | 1.074 | 314.356 | 5.407 | 1.184.079 |
| 1859 | 3.724 | 809.137 | 1.246 | 358.195 | 4.970 | 1.167.332 |
| 1860 | 4.925 | 548.173 | 1.273 | 441.507 | 4.198 | 989.680 |
| 1861 | 3.574 | 747.419 | 1.394 | 489.149 | 4.968 | 1.236.568 |
| 1862 | 3.746 | 771.349 | 1.644 | 541.684 | 5.390 | 1.313.033 |
| 1863 | 3.373 | 687.895 | 1.768 | 609.824 | 5.141 | 1.297.719 |
| 1864 | 4.085 | 607.160 | 1.741 | 650.225 | 4.826 | 1.257.385 |
| 1865 | 3.172 | 636.178 | 1.688 | 677.467 | 4.860 | 1.313.645 |
| 1866 | 3.009 | 617.365 | 1.865 | 750.099 | 4.874 | 1.367.464 |
| 1867 | 3.851 | 793.630 | 2.121 | 866.273 | 5.972 | 1.639.903 |
| 1868 | 5.882 | 1.073.562 | 2.423 | 964.219 | 8.305 | 2.037.781 |
| 1869 | 3.801 | 712.600 | 2.308 | 966.808 | 6.109 | 1.679.408 |
| 1870 | 3.842 | 815.941 | 2.088 | 921.169 | 5.930 | 1.737.105 |
| 1871 | 3.502 | 806.645 | 2.166 | 959.798 | 5.668 | 1.766.448 |
| 1872 | 3.309 | 717.550 | 2.264 | 1.060.825 | 5.573 | 1.778.375 |
| 1873 | 3.671 | 764.370 | 2.410 | 1.232.483 | 6.081 | 1.996.850 |
| 1874 | 3.384 | 718.668 | 2.468 | 1.381.152 | 5.852 | 2.099.820 |

TABLEAU N° 8.

ÉTAT DE DÉVELOPPEMENT DE LA NAVIGATION A VAPEUR. — ENTRÉE.

| PAYS DE PROVENANCE | 1855 | | 1856 | | 1857 | | 1858 | | 1859 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Nombre de navires | Tonnage | Nombre de navires | Tonnage | Nombre de navires | Tonnage | Nombre de navires | Tonnage | Nombre de navires | Tonnage |
| Russie. Mer Baltique | » | » | » | » | » | » | 5 | 1.413 | » | » |
| Russie. Mer Noire | 50 | 36.730 | 32 | 35.539 | » | » | 3 | 945 | 6 | 1.951 |
| Angleterre | 63 | 26.190 | 55 | 22.788 | 133 | 47.072 | 122 | 41.991 | 52 | 22.754 |
| Villes hanséatiques | » | » | » | » | 4 | 1.900 | » | » | » | » |
| Allemagne | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Pays-Bas | » | » | 4 | 2.800 | 6 | 2.900 | 3 | 710 | 4 | 1.110 |
| Belgique | » | » | 5 | 1.812 | 6 | 3.420 | 3 | 1.710 | 7 | 2.317 |
| Portugal | 2 | 698 | 8 | 2.625 | 18 | 5.702 | 6 | 1.510 | 2 | 709 |
| Espagne | 78 | 23.400 | 69 | 18.330 | 140 | 43.062 | 148 | 84.724 | 103 | 23.865 |
| Etats-Sardes | 179 | 29.235 | 171 | 32.948 | 190 | 40.333 | 190 | 34.738 | 477 | 82.924 |
| Autriche | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Toscane | 148 | 22.753 | 95 | 19.708 | 46 | 8.350 | 43 | 8.110 | 54 | 12.385 |
| Italie | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Deux-Siciles | 173 | 43.322 | 218 | 55.831 | 178 | 48.912 | 175 | 49.751 | 137 | 41.617 |
| Grèce | » | » | 1 | 244 | » | » | » | » | » | » |
| Etats-Romains | » | » | 2 | 640 | » | » | » | » | » | » |
| Turquie | 209 | 160.710 | 139 | 92.680 | 132 | 89.391 | 134 | 41.851 | 48 | 22.617 |
| Possessions anglaises de la Méditerranée | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Egypte | 14 | 8.100 | 25 | 12.937 | 24 | 2.776 | 28 | 9.910 | 22 | 4.849 |
| Côte occidentale d'Afrique | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Etats barbaresques | 37 | 16.450 | 30 | 11.818 | 78 | 19.836 | 84 | 10.510 | 43 | 13.440 |
| Amérique espagnole | 1 | 589 | 2 | 833 | » | » | » | » | » | » |
| Afrique anglaise. Maurice | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Martinique | » | » | 1 | 133 | » | » | » | » | » | » |
| Indes anglaises | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Indes hollandaises | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Japon | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Autres pays d'Afrique | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Chine | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Etats-Unis. Océan atlantique | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Brésil | » | » | » | » | 24 | 7.920 | 20 | 7.310 | 10 | 4.111 |
| Uruguay | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Rio de la Plata | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Possessions espagnoles d'Amérique | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Algérie | 197 | 66.584 | 289 | 92.431 | 259 | 97.816 | 234 | 97.247 | 134 | 46.149 |
| Totaux | 1.151 | 434.761 | 1.146 | 404.137 | 1.233 | 369.390 | 1.218 | 42.450 | 1.101 | 280.798 |

ÉTAT DE DÉVELOPPEMENT DE LA NAVIGATION A VAPEUR. — ENTRÉE (suite).

| PAYS DE PROVENANCE | 1860 | | 1861 | | 1862 | | 1863 | | 1864 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Nombre de navires | Tonnage | Nombre de navires | Tonnage | Nombre de navires | Tonnage | Nombre de navires | Tonnage | Nombre de navires | Tonnage |
| Russie. Mer Baltique | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Russie. Mer Noire | 8 | 3.666 | 17 | 8.278 | 12 | 5.694 | 13 | 6.098 | 5 | 3.344 |
| Angleterre | 96 | 40.819 | 90 | 44.738 | 103 | 48.004 | 117 | 56.186 | 10 | 6.718 |
| Villes hanséatiques | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Allemagne | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Pays-Bas | 11 | 4.304 | 14 | 5.423 | 14 | 4.541 | 18 | 7.786 | 14 | 7.171 |
| Belgique | 6 | 2.188 | 9 | 3.457 | 8 | 3.128 | 3 | 1.237 | » | » |
| Portugal | » | » | » | » | » | » | 2 | 1.034 | » | » |
| Espagne | 178 | 57.682 | 223 | 76.941 | 262 | 90.995 | 275 | 85.092 | 265 | 86.994 |
| Etats-Sardes | 264 | 50.428 | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Autriche | » | » | » | » | » | » | » | » | 1 | 314 |
| Toscane | 85 | 22.308 | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Italie | » | » | 587 | 138.986 | 734 | 177.660 | 811 | 186.345 | 773 | 180.079 |
| Deux-Siciles | 178 | 60.759 | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Grèce | » | » | » | » | » | » | » | » | 1 | 258 |
| Etats-Romains | 3 | 1.082 | 7 | 1.884 | 4 | 1.776 | 6 | 1.252 | 3 | 1.127 |
| Turquie | 110 | 62.716 | 123 | 73.573 | 118 | 69.204 | 144 | 91.070 | 129 | 92.730 |
| Possessions anglaises de la Méditerranée | » | » | » | » | » | » | » | » | 112 | 68.284 |
| Egypte | 27 | 19.950 | 85 | 21.756 | 46 | 29.486 | 74 | 47.736 | 143 | 83.812 |
| Côte occidentale d'Afrique | 1 | 166 | 1 | 260 | » | » | » | » | » | » |
| Etats barbaresques | 62 | 22.279 | 61 | 23.747 | 68 | 25.391 | 70 | 25.465 | 63 | 25.428 |
| Amérique espagnole | 5 | 3.110 | 7 | 3.610 | » | » | 3 | 1.141 | » | » |
| Afrique anglaise. Maurice | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Martinique | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Indes anglaises | 1 | 519 | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Indes hollandaises | » | » | » | » | » | » | » | » | 1 | 901 |
| Japon | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Autres pays d'Afrique | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Chine | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Etats-Unis. Océan atlantique | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Brésil | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Uruguay | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Rio de la Plata | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Possessions espagnoles d'Amérique | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Algérie | 212 | 80.898 | 257 | 93.997 | 288 | 101.482 | 287 | 94.711 | 342 | 122.074 |
| Totaux | 1.247 | 482.874 | 1.481 | 496.650 | 1.657 | 557.361 | 1.823 | 605.153 | 1.862 | 679.234 |

ÉTAT DE DÉVELOPPEMENT DE LA NAVIGATION A VAPEUR. — ENTRÉE (suite).

| PAYS DE PROVENANCE | 1865 | | 1866 | | 1867 | | 1868 | | 1869 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Nombre de navires | Tonnage | Nombre de navires | Tonnage | Nombre de navires | Tonnage | Nombre de navires | Tonnage | Nombre de navires | Tonnage |
| Russie. Mer Baltique | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Russie. Mer Noire | 11 | 6.791 | 23 | 15.456 | 15 | 11.119 | 17 | 12.635 | 7 | 3.810 |
| Angleterre | 23 | 9.014 | 20 | 9.075 | 26 | 13.737 | 23 | 11.092 | 50 | 37.652 |
| Villes hanséatiques | » | » | 1 | 424 | » | » | » | » | » | » |
| Allemagne | » | » | 1 | 266 | » | » | » | » | » | » |
| Pays-Bas | 12 | 5.762 | 11 | 5.074 | 8 | 4.113 | 9 | 5.192 | 12 | 6.280 |
| Belgique | 1 | 329 | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Portugal | » | » | 2 | 1.282 | » | » | 1 | 155 | 2 | 1.142 |
| Espagne | 219 | 68.683 | 210 | 57.398 | 192 | 39.500 | 385 | 82.036 | 337 | 101.004 |
| Etats-Sardes | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Autriche | » | » | 1 | 314 | 14 | 5.958 | 36 | 9.524 | 49 | 12.053 |
| Toscane | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Italie | 711 | 167.558 | 817 | 185.261 | 906 | 210.804 | 1.004 | 229.629 | 962 | 232.721 |
| Deux-Siciles | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Grèce | 3 | 1.763 | 2 | 765 | 1 | 613 | 6 | 1.967 | 3 | 1.248 |
| Etats-Romains | 23 | 8.320 | 17 | 6.835 | 19 | 6.548 | 13 | 6.684 | 56 | 21.077 |
| Turquie | 163 | 113.512 | 134 | 113.047 | 185 | 133.398 | 210 | 142.293 | 176 | 123.759 |
| Possessions anglaises de la Méditerranée | 79 | 71.310 | 58 | 67.348 | 31 | 38.663 | 10 | 8.317 | 8 | 2.999 |
| Egypte | 127 | 79.809 | 106 | 70.835 | 113 | 87.691 | 139 | 118.188 | 165 | 154.287 |
| Côte occidentale d'Afrique | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Etats barbaresques | 67 | 29.182 | 73 | 32.171 | 59 | 29.261 | 68 | 33.845 | 61 | 32.060 |
| Amérique espagnole | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Afrique anglaise. Maurice | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Martinique | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Indes anglaises | » | » | » | » | 1 | 985 | 1 | 1.419 | » | » |
| Indes hollandaises | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Japon | » | » | » | » | 1 | 1.178 | 8 | 10.379 | » | » |
| Autres pays d'Afrique | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Chine | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Etats-Unis. Océan atlantique | » | » | » | » | 2 | 3.731 | » | » | » | » |
| Brésil | 1 | 601 | » | » | 1 | 559 | 4 | 5.750 | 2 | 1.744 |
| Uruguay | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Rio de la Plata | » | » | » | » | 2 | 1.551 | 12 | 9.944 | 14 | 14.370 |
| Possessions espagnoles d'Amérique | » | » | » | » | » | » | 1 | 470 | 1 | 470 |
| Algérie | 835 | 139.221 | 407 | 191.197 | 530 | 267.433 | 583 | 292.817 | 531 | 263.427 |
| Totaux | 1.797 | 701.861 | 1.905 | 756.768 | 2.106 | 856.882 | 2.530 | 982.342 | 2.436 | 1.002.108 |

## ÉTAT DE DÉVELOPPEMENT DE LA NAVIGATION A VAPEUR. — ENTRÉE (suite).

| PAYS DE PROVENANCE | 1860 | | 1861 | | 1862 | | 1863 | | 1864 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Nombre de navires | Tonnage | Nombre de navires | Tonnage | Nombre de navires | Tonnage | Nombre de navires | Tonnage | Nombre de navires | Tonnage |
| Russie. Mer Baltique | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Russie. Mer Noire | 8 | 3.666 | 17 | 8.278 | 12 | 5.694 | 13 | 6.098 | 5 | 3.344 |
| Angleterre | 96 | 40.819 | 90 | 44.738 | 103 | 48.004 | 117 | 56.186 | 10 | 6.718 |
| Villes hanséatiques | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Allemagne | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Pays-Bas | 11 | 4.304 | 14 | 5.423 | 14 | 4.541 | 18 | 7.786 | 14 | 7.171 |
| Belgique | 6 | 2.188 | 9 | 3.437 | 8 | 3.128 | 3 | 1.237 | » | » |
| Portugal | » | » | » | » | » | » | 2 | 1.034 | » | » |
| Espagne | 178 | 57.682 | 223 | 76.941 | 262 | 90.995 | 275 | 85.092 | 265 | 86.994 |
| Etats-Sardes | 264 | 50.428 | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Autriche | » | » | » | » | » | » | » | » | 1 | 814 |
| Toscane | 85 | 22.308 | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Italie | » | » | 587 | 138.986 | 734 | 177.660 | 811 | 186.345 | 773 | 180.079 |
| Deux-Siciles | 178 | 60.759 | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Grèce | » | » | » | » | » | » | » | » | 1 | 258 |
| Etats-Romains | 8 | 1.082 | 7 | 1.884 | 4 | 1.776 | 6 | 1.232 | 3 | 1.127 |
| Turquie | 110 | 62.716 | 123 | 78.573 | 118 | 69.204 | 144 | 91.070 | 129 | 92.730 |
| Possessions anglaises de la Méditerranée | » | » | » | » | » | » | » | » | 112 | 68.284 |
| Egypte | 27 | 19.950 | 85 | 21.756 | 46 | 29.486 | 74 | 47.736 | 143 | 83.812 |
| Côte occidentale d'Afrique | 1 | 166 | 1 | 260 | » | » | » | » | » | » |
| Etats barbaresques | 62 | 22.279 | 61 | 23.747 | 68 | 25.391 | 70 | 25.465 | 63 | 23.428 |
| Amérique espagnole | 5 | 3.110 | 7 | 3.610 | » | » | 3 | 1.141 | » | » |
| Afrique anglaise. Maurice | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Martinique | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Indes anglaises | 1 | 519 | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Indes hollandaises | » | » | » | » | » | » | » | » | 1 | 901 |
| Japon | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Autres pays d'Afrique | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Chine | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Etats-Unis. Océan atlantique | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Brésil | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Uruguay | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Rio de la Plata | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Possessions espagnoles d'Amérique | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Algérie | 212 | 80.898 | 257 | 93.997 | 288 | 101.482 | 287 | 94.711 | 342 | 122.074 |
| Totaux | 1.247 | 482.874 | 1.431 | 496.650 | 1.657 | 557.861 | 1.823 | 605.153 | 1.862 | 679.23[illegible] |

## ÉTAT DE DÉVELOPPEMENT DE LA NAVIGATION A VAPEUR. — ENTRÉE (suite).

| PAYS DE PROVENANCE | 1865 | | 1866 | | 1867 | | 1868 | | 1869 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Nombre de navires | Tonnage | Nombre de navires | Tonnage | Nombre de navires | Tonnage | Nombre de navires | Tonnage | Nombre de navires | Tonnage |
| Russie. Mer Baltique | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Russie. Mer Noire | 11 | 6.791 | 25 | 15.456 | 15 | 11.119 | 17 | 12.635 | 7 | 3.810 |
| Angleterre | 23 | 9.014 | 20 | 9.075 | 26 | 13.757 | 23 | 11.092 | 50 | 37.652 |
| Villes hanséatiques | » | » | 1 | 424 | » | » | » | » | » | » |
| Allemagne | » | » | 1 | 266 | » | » | » | » | » | » |
| Pays-Bas | 12 | 5.762 | 11 | 5.074 | 8 | 4.113 | 9 | 5.192 | 12 | 6.280 |
| Belgique | 1 | 329 | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Portugal | » | » | 2 | 1.282 | » | » | 1 | 155 | 2 | 1.142 |
| Espagne | 219 | 68.683 | 210 | 57.398 | 192 | 39.500 | 385 | 82.036 | 337 | 101.004 |
| Etats-Sardes | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Autriche | » | » | 1 | 314 | 14 | 5.938 | 36 | 9.524 | 49 | 12.053 |
| Toscane | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Italie | 711 | 167.558 | 817 | 185.261 | 906 | 210.804 | 1.004 | 229.629 | 962 | 232.721 |
| Deux-Siciles | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Grèce | 3 | 1.763 | 2 | 765 | 1 | 613 | 6 | 1.967 | 3 | 1.248 |
| Etats-Romains | 25 | 8.320 | 17 | 6.855 | 19 | 6.548 | 13 | 6.684 | 56 | 21.077 |
| Turquie | 163 | 113.512 | 154 | 113.047 | 185 | 133.398 | 210 | 142.293 | 176 | 123.759 |
| Possessions anglaises de la Méditerranée | 79 | 71.310 | 58 | 67.348 | 31 | 38.663 | 10 | 8.317 | 8 | 2.999 |
| Egypte | 127 | 79.809 | 106 | 70.835 | 113 | 87.691 | 139 | 118.188 | 165 | 154.287 |
| Côte occidentale d'Afrique | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Etats barbaresques | 67 | 29.182 | 73 | 32.171 | 59 | 29.261 | 68 | 33.845 | 61 | 32.060 |
| Amérique espagnole | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Afrique anglaise. Maurice | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Martinique | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Indes anglaises | » | » | » | » | 1 | 985 | 1 | 1.419 | » | » |
| Indes hollandaises | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Japon | » | » | » | » | 1 | 1.178 | 8 | 10.379 | » | » |
| Autres pays d'Afrique | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Chine | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Etats-Unis. Océan atlantique | » | » | » | » | 2 | 3.731 | » | » | » | » |
| Brésil | 1 | 601 | » | » | 1 | 559 | 4 | 5.730 | 2 | 1.744 |
| Uruguay | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Rio de la Plata | » | » | » | » | 2 | 1.531 | 12 | 9.944 | 14 | 14.370 |
| Possessions espagnoles d'Amérique | » | » | » | » | » | » | 1 | 470 | 1 | 470 |
| Algérie | 835 | 139.221 | 407 | 191.197 | 530 | 267.433 | 583 | 292.817 | 531 | 265.427 |
| Totaux | 1.797 | 701.861 | 1.905 | 756.768 | 2.106 | 856.882 | 2.530 | 982.342 | 2.436 | 1.002.103 |

ÉTAT DE DÉVELOPPEMENT DE LA NAVIGATION A VAPEUR. — ENTRÉE (suite).

| PAYS DE PROVENANCE | 1870 | | 1871 | | 1872 | | 1873 | | 1874 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Nombre de navires | Tonnage | Nombre de navires | Tonnage | Nombre de navires | Tonnage | Nombre de navires | Tonnage | Nombre de navires | Tonnage |
| Russie. Mer Baltique | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Russie. Mer Noire | 31 | 22.337 | 28 | 10.640 | 21 | 15.843 | 63 | 49.689 | 127 | 104.578 |
| Angleterre | 43 | 28.965 | 55 | 38.151 | 79 | 55.349 | 111 | 79.283 | 86 | 70.538 |
| Villes hanséatiques | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Allemagne | » | » | » | » | » | » | 2 | 1.393 | » | » |
| Pays-Bas | 8 | 4.166 | 15 | 9.049 | 12 | 7.337 | 2 | 1.032 | 8 | 6.804 |
| Belgique | » | » | 5 | 3.110 | » | » | » | » | » | » |
| Portugal | 3 | 1.104 | 6 | 1.923 | 17 | 9.329 | 5 | 2.619 | 6 | 2.650 |
| Espagne | 267 | 73.852 | 219 | 52.812 | 242 | 75.128 | 288 | 96.648 | 304 | 116.896 |
| Etats-Sardes | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Autriche | 37 | 5.712 | 42 | 10.368 | 8 | 2.901 | 6 | 3.426 | 2 | 1.432 |
| Toscane | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Italie | 873 | 221.717 | 798 | 211.932 | 578 | 160.130 | 490 | 152.784 | 370 | 128.734 |
| Deux-Siciles | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Grèce | 5 | 866 | 4 | 344 | » | » | 2 | 1.673 | 1 | 657 |
| Etats-Romains | 46 | 18.257 | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Turquie | 162 | 120.321 | 142 | 102.63 | 155 | 121.367 | 264 | 199.567 | 208 | 170.575 |
| Possessions anglaises de la Méditerranée | 10 | 2.961 | 3 | 930 | 4 | 2.625 | 3 | 1.823 | » | » |
| Egypte | 130 | 123.335 | 76 | 59.266 | 85 | 70.518 | 89 | 76.231 | 85 | 76.139 |
| Côte occidentale d'Afrique | » | » | 3 | 860 | 2 | 693 | » | » | » | » |
| Etats barbaresques | 66 | 34.520 | 72 | 33.256 | 24 | 7.710 | 9 | 3.959 | 13 | 3.893 |
| Amérique espagnole | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Afrique anglaise. Maurice | » | » | » | » | » | » | 1 | 687 | » | » |
| Martinique | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Indes anglaises | 11 | 9.352 | 7 | 5.370 | 5 | 4.494 | 10 | 7.919 | 35 | 31.583 |
| Indes hollandaises | » | » | » | » | » | » | » | » | 3 | 3.721 |
| Japon | 2 | 3.098 | 8 | 13.354 | 4 | 7.603 | 1 | 1.767 | 24 | 50.576 |
| Autres pays d'Afrique | 2 | 1.459 | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Chine | 14 | 22.254 | 8 | 13.341 | 21 | 35.982 | 25 | 47.203 | 2 | 4.245 |
| Etats-Unis. Océan atlantique | » | » | 1 | 2.096 | 1 | 488 | » | » | » | » |
| Brésil | 4 | 3.510 | 9 | 9.873 | 5 | 5.634 | 1 | 804 | 2 | 2.837 |
| Uruguay | 2 | 1.240 | 3 | 1.984 | 2 | 1.746 | 1 | 907 | 2 | 2.345 |
| Rio de la Plata | 14 | 14.725 | 17 | 15.565 | 18 | 20.313 | 30 | 36.512 | 37 | 42.905 |
| Possessions espagnoles d'Amérique | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Algérie | 538 | 271.392 | 635 | 341.607 | 855 | 448.110 | 373 | 423.472 | 806 | 452.062 |
| Totaux | 2.268 | 984.663 | 2.156 | 947.562 | 2.138 | 1.053.400 | 2.176 | 1.189.398 | 2.121 | 1.272.670 |

## TABLEAU N° 9.

### ÉTAT DE DÉVELOPPEMENT DE LA NAVIGATION A VAPEUR — SORTIE.

| PAYS DE DESTINATION | 1855 | | 1856 | | 1857 | | 1858 | | 1859 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Nombre de navires | Tonnage | Nombre de navires | Tonnage | Nombre de navires | Tonnage | Nombre de navires | Tonnage | Nombre de navires | Tonnage |
| Russie. Mer Baltique | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Russie. Mer Noire | 47 | 25.068 | 14 | 10.663 | » | » | 8 | 4.268 | 2 | 1.273 |
| Angleterre | 58 | 23.726 | 105 | 49.654 | 137 | 58.286 | 123 | 46.712 | 59 | 26.690 |
| Suède | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Allemagne | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Pays-Bas | » | » | 8 | 2.100 | 2 | 720 | 3 | 730 | 1 | 349 |
| Belgique | » | » | 8 | 1.148 | 12 | 4.992 | 6 | 2.331 | 6 | 1.798 |
| Portugal | 2 | 698 | 11 | 4.440 | » | » | » | » | 2 | 699 |
| Espagne | 76 | 22.950 | 71 | 19.166 | 89 | 27.834 | 105 | 31.261 | 145 | 37.117 |
| Autriche | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Italie | 508 | 95.814 | 453 | 100.032 | 528 | 115.379 | 398 | 72.922 | 737 | 194.668 |
| Grèce | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Turquie | 203 | 158.600 | 145 | 112.744 | 135 | 49.276 | 133 | 82.954 | 30 | 5.117 |
| Possessions anglaises de la Méditerranée | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Côte occidentale d'Afrique | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Egypte | 17 | 9.460 | 25 | 14.726 | 36 | 18.820 | 20 | 9.720 | 20 | 4.441 |
| Autres pays d'Afrique | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Etats barbaresques | 37 | 16.420 | 36 | 18.122 | 64 | 23.596 | 40 | 15.600 | 40 | 14.939 |
| Indes anglaises | » | » | » | » | 6 | 4.020 | 5 | 4.010 | » | » |
| Afrique anglaise. Côte orientale | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Philippines | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Japon | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Amérique espagnole | 3 | 1.659 | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Chine | » | » | 1 | 749 | » | » | » | » | » | » |
| Etats-Unis. Océan atlantique | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Brésil | » | » | 4 | 3.542 | 8 | 6.046 | 7 | 2.371 | 5 | 2.111 |
| Vénézuéla | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Uruguay | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Possessions hollandaises d'Amérique | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Rio de la Plata | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Mexique | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Ile de la Réunion | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Mayotte et Nossi-Bé | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Algérie | 199 | 66.984 | 291 | 94.091 | 240 | 96.275 | 236 | 94.477 | 199 | 68.993 |
| Totaux | 1.145 | 421.379 | 1.162 | 426.177 | 1.257 | 405.244 | 1.074 | 314.856 | 1.246 | 358.195 |

ÉTAT DE DÉVELOPPEMENT DE LA NAVIGATION A VAPEUR. — SORTIE (suite).

| PAYS DE DESTINATION | 1860 | | 1861 | | 1862 | | 1863 | | 1864 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Nombre de navires | Tonnage | Nombre de navires | Tonnage | Nombre de navires | Tonnage | Nombre de navires | Tonnage | Nombre de navires | Tonnage |
| Russie. Mer Baltique | » | » | » | » | 1 | 252 | 1 | 266 | » | » |
| Russie. Mer Noire | 6 | 3.113 | 16 | 7.724 | 9 | 4.518 | 9 | 3.910 | 8 | 4.672 |
| Angleterre | 121 | 70.616 | 102 | 48.680 | 110 | 58.360 | 96 | 49.944 | 2 | 998 |
| Suède | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Allemagne | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Pays-Bas | 6 | 2.209 | 7 | 2.768 | 11 | 3.777 | 1 | 380 | 1 | 400 |
| Belgique | 8 | 2.729 | 11 | 4.086 | 9 | 3.066 | 3 | 1.248 | » | » |
| Portugal | 3 | 3.611 | 213 | 76.006 | » | » | 2 | 644 | » | » |
| Espagne | 168 | 57.733 | » | » | 197 | 53.796 | 220 | 61.898 | 252 | 79.131 |
| Autriche | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Italie | 626 | 169.472 | 560 | 133.530 | 727 | 174.163 | 804 | 192.735 | 724 | 179.951 |
| Grèce | 5 | 1.267 | 1 | 888 | 1 | 701 | » | » | 1 | 1.058 |
| Turquie | 35 | 19.322 | 120 | 70.076 | 119 | 59.479 | 159 | 100.202 | 125 | 89.358 |
| Possessions anglaises de la Méditerranée | » | » | » | » | » | » | » | » | 91 | 60.226 |
| Côte occidentale d'Afrique | » | » | 1 | 260 | 1 | 383 | 1 | 220 | » | » |
| Egypte | 7 | 4.845 | 43 | 28.598 | 50 | 27.621 | 69 | 45.099 | 144 | 84.153 |
| Autres pays d'Afrique | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Etats barbaresques | 60 | 22.065 | 54 | 21.174 | 69 | 25.744 | 74 | 25.549 | 70 | 27.448 |
| Indes anglaises | » | » | » | » | 1 | 908 | » | » | » | » |
| Afrique anglaise. Côte orientale | » | » | » | » | » | » | » | » | 1 | 648 |
| Philippines | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Japon | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Amérique espagnole | 1 | 610 | 1 | 262 | » | » | 4 | 2.006 | » | » |
| Chine | 1 | 734 | » | » | 4 | 4.717 | » | » | 1 | 949 |
| Etats-Unis. Océan atlantique | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Brésil | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Vénézuéla | 1 | 309 | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Uruguay | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Possessions hollandaises d'Amérique | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Rio de la Plata | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Mexique | » | » | » | » | » | » | 1 | 80 | » | » |
| Ile de la Réunion | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Mayotte et Nossi-Bé | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Algérie | 225 | 82.872 | 265 | 95.597 | 835 | 128.999 | 324 | 126.643 | 321 | 121.233 |
| Totaux | 1.273 | 441.507 | 1.394 | 489.149 | 1.644 | 541.684 | 1.768 | 609.824 | 1.741 | 650.225 |

## ÉTAT DE DÉVELOPPEMENT DE LA NAVIGATION A VAPEUR. — SORTIE (suite).

| PAYS DE DESTINATION | 1865 | | 1866 | | 1867 | | 1868 | | 1869 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Nombre de navires | Tonnage | Nombre de navires | Tonnage | Nombre de navires | Tonnage | Nombre de navires | Tonnage | Nombre de navires | Tonnage |
| Russie. Mer Baltique | 14 | 8.777 | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Russie. Mer Noire | » | » | 13 | 7.738 | 12 | 7.899 | 18 | 18.208 | 7 | 3.750 |
| Angleterre | 12 | 3.819 | 18 | 9.448 | 23 | 12.019 | 26 | 13.848 | 48 | 22.857 |
| Suède | » | » | » | » | 1 | 531 | » | » | » | » |
| Allemagne | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Pays-Bas | 6 | 2.934 | 5 | 1.980 | 12 | 6.127 | 14 | 7.904 | 11 | 5.660 |
| Belgique | » | » | 1 | 503 | 1 | 495 | » | » | 1 | 296 |
| Portugal | » | » | » | » | » | » | 1 | 511 | 1 | 347 |
| Espagne | 215 | 66.969 | 201 | 53.392 | 192 | 39.880 | 355 | 68.610 | 280 | 54.605 |
| Autriche | » | » | » | » | 2 | 462 | 3 | 1.578 | 1 | 86 |
| Italie | 672 | 169.371 | 798 | 181.963 | 943 | 231.245 | 999 | 262.538 | 958 | 242.993 |
| Grèce | 6 | 5.189 | 1 | 424 | 1 | 205 | 4 | 1.994 | 2 | 780 |
| Turquie | 146 | 104.053 | 152 | 114.129 | 175 | 128.980 | 192 | 129.127 | 175 | 126.303 |
| Possessions anglaises de la Méditerranée | 73 | 70.296 | 62 | 66.166 | 48 | 57.564 | 21 | 12.278 | 14 | 4.623 |
| Côte occidentale d'Afrique | » | » | » | » | » | » | 1 | 519 | » | » |
| Egypte | 144 | 84.471 | 138 | 86.669 | 107 | 78.657 | 124 | 110.331 | 168 | 159.313 |
| Autres pays d'Afrique | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Etats barbaresques | 64 | 28.153 | 83 | 40.980 | 71 | 37.372 | 61 | 30.790 | 48 | 32.629 |
| Indes anglaises | » | » | » | » | » | » | » | » | 1 | 477 |
| Afrique anglaise. Côte orientale | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Philippines | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Japon | » | » | 1 | 901 | » | » | » | » | » | » |
| Amérique espagnole | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Chine | 2 | 1.215 | 1 | 710 | » | » | » | » | » | » |
| Etats-Unis. Océan atlantique | » | » | » | » | » | » | » | » | 1 | 1.550 |
| Brésil | 1 | 901 | » | » | 3 | 2.279 | 7 | 10.622 | 5 | 4.062 |
| Vénézuéla | 1 | 71 | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Uruguay | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Possessions hollandaises d'Amérique | » | » | 1 | 93 | » | » | » | » | » | » |
| Rio de la Plata | » | » | » | » | 5 | 4.324 | 7 | 8.825 | 8 | 8.739 |
| Mexique | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Ile de la Réunion | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Mayotte et Nossi-Bé | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Algérie | 332 | 131.248 | 390 | 185.003 | 523 | 258.232 | 590 | 291.536 | 579 | 297.788 |
| Totaux | 1.688 | 677.467 | 1.865 | 750.099 | 2.121 | 866.272 | 2.423 | 964.219 | 2.308 | 966.808 |

## ÉTAT DE DÉVELOPPEMENT DE LA NAVIGATION A VAPEUR — SORTIE (suite).

| PAYS DE DESTINATION | 1870 | | 1871 | | 1872 | | 1873 | | 1874 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Nombre de navires | Tonnage | Nombre de navires | Tonnage | Nombre de navires | Tonnage | Nombre de navires | Tonnage | Nombre de navires | Tonnage |
| Russie. Mer Baltique | 1 | 143 | » | » | » | » | 23 | 18.462 | 1 | 624 |
| Russie. Mer Noire | 18 | 11.336 | 7 | 7.363 | 5 | 8.239 | » | » | 19 | 13.941 |
| Angleterre | 57 | 32.282 | 46 | 30.666 | 59 | 40.865 | 50 | 41.037 | 51 | 44.296 |
| Suède | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Allemagne | » | » | » | » | » | » | 3 | 1.959 | » | » |
| Pays-Bas | 7 | 3.841 | 16 | 10.394 | 13 | 7.349 | 11 | 7.813 | 13 | 11.266 |
| Belgique | 1 | 445 | 11 | 7.202 | 5 | 1.487 | 3 | 2.259 | » | » |
| Portugal | 4 | 1.617 | 2 | 685 | 9 | 4.544 | 5 | 2.681 | 2 | 999 |
| Espagne | 205 | 45.585 | 214 | 47.592 | 264 | 80.286 | 301 | 109.088 | 362 | 153.600 |
| Autriche | 4 | 879 | 3 | 258 | 3 | 2.097 | 3 | 934 | 1 | 944 |
| Italie | 821 | 199.155 | 857 | 241.704 | 721 | 195.342 | 795 | 264.359 | 708 | 266.786 |
| Grèce | 2 | 929 | 2 | 689 | 159 | 121.369 | 4 | 2.480 | 2 | 1.150 |
| Turquie | 169 | 132.870 | 161 | 117.554 | 20 | 6.026 | 233 | 178.489 | 252 | 201.180 |
| Possessions anglaises de la Méditerranée | 20 | 7.468 | 21 | 7.68» | 77 | 63.318 | 22 | 9.091 | 24 | 9.781 |
| Côte occidentale d'Afrique | » | » | » | 1 | » | » | » | » | » | » |
| Egypte | 128 | 130.924 | 80 | 63.179 | » | » | 86 | 72.431 | 89 | 82.199 |
| Autres pays d'Afrique | 3 | 2.178 | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Etats barbaresques | 53 | 28.149 | 60 | 28.416 | 53 | 26.122 | 53 | 30.763 | 56 | 35.071 |
| Indes anglaises | 9 | 8.579 | 2 | 1.423 | 1 | 209 | » | » | 1 | 687 |
| Afrique anglaise. Côte orientale | » | » | » | » | » | » | 1 | 907 | » | » |
| Philippines | » | » | » | » | » | » | » | » | 1 | 148 |
| Japon | » | » | 1 | 1.910 | 3 | 3.944 | 3 | 2.470 | 3 | 5.844 |
| Amérique espagnole | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Chine | 3 | 5.134 | 16 | 26.701 | 23 | 39.335 | 25 | 47.245 | 24 | 49.979 |
| Etats-Unis. Océan atlantique | 7 | 5.904 | 17 | 12.789 | 17 | 13.332 | 15 | 14.009 | 17 | 19.773 |
| Brésil | 2 | 1.696 | 4 | 4.156 | 5 | 7.499 | 1 | 823 | 1 | 1.751 |
| Vénézuéla | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Uruguay | 1 | 647 | 1 | 1.046 | » | » | 1 | 1.044 | » | » |
| Possessions hollandaises d'Amérique | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Rio de la Plata | 21 | 20.747 | 14 | 16.411 | 13 | 16.148 | 22 | 27.985 | 25 | 31.046 |
| Mexique | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Ile de la Réunion | » | » | » | » | » | » | 2 | 1.589 | » | » |
| Mayotte et Nossi-Bé | » | » | » | » | » | » | » | » | 1 | 138 |
| Algérie | 552 | 280.686 | 631 | 331.977 | 814 | 428.314 | 748 | 394.565 | 815 | 450.049 |
| Totaux | 2.088 | 921.164 | 2.166 | 959.798 | 2.264 | 1.060.825 | 2.410 | 1.232.488 | 2.468 | 1.381.152 |

## Entrée

| PAYS DE PROVENANCE | 1855 | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | NAVIRES A VOILES | | NAVIRES A VAPEUR | | NAVIRES A VOILES ET A VAPEUR | |
| | Nombre | Tonnage | Nombre | Tonnage | Nombre | Tonnage |
| Russie. Mer Baltique | » | » | » | » | » | » |
| Russie. Mer Noire | 140 | 30.754 | 50 | 36.730 | 190 | 67.313 |
| Suède | 74 | 19.277 | » | » | 74 | 19.277 |
| Norwége | 5 | 634 | » | » | 5 | 634 |
| Danemark | » | » | » | » | » | » |
| Angleterre | 397 | 110.272 | 63 | 26.190 | 468 | 136.482 |
| Allemagne | 1 | 96 | » | » | 1 | 96 |
| Pays-Bas | 11 | 1.464 | » | » | 11 | 1.464 |
| Portugal | 82 | 4.707 | 2 | 698 | 84 | 5.405 |
| Espagne | 735 | 59.519 | 78 | 23.400 | 813 | 82.919 |
| Autriche | 176 | 40.691 | » | » | 176 | 40.691 |
| Italie | 988 | 113.200 | 500 | 95.310 | 1.488 | 208.510 |
| Possessions anglaises de la Méditerranée | » | » | » | » | » | » |
| Grèce | 139 | 27.095 | » | » | 139 | 27.095 |
| Turquie | 511 | 49.650 | 209 | 160.710 | 720 | 210.363 |
| Egypte | 185 | 45.799 | 14 | 8.100 | 199 | 53.899 |
| Etats barbaresques | 235 | 20.772 | 37 | 16.450 | 272 | 37.222 |
| Côtes occidentales d'Afrique | 104 | 23.821 | » | » | 104 | 23.821 |
| Afrique anglaise. Côte occidentale | 3 | 1.130 | » | » | 3 | 1.130 |
| Afrique anglaise. Côte orientale | » | » | » | » | » | » |
| Autres pays d'Afrique | 12 | 4.436 | » | » | 12 | 4.436 |
| Indes anglaises | 40 | 14.406 | » | » | 40 | 14.406 |
| Indes hollandaises | 1 | 268 | » | » | 1 | 268 |
| Japon | » | » | » | » | » | » |
| Chine | » | » | » | » | » | » |
| Cochinchine | » | » | » | » | » | » |
| Etats-Unis. Océan atlantique | 79 | 30.828 | » | » | 79 | 30.828 |
| Mexique | 9 | 2.085 | » | » | 9 | 2.085 |
| Vénézuela | 7 | 1.333 | » | » | 7 | 1.333 |
| Brésil | 100 | 19.977 | » | » | 100 | 19.977 |
| Uruguay | 7 | 1 454 | » | » | 7 | 1.454 |
| Rio de la Plata | 18 | 3.871 | » | » | 18 | 3.871 |
| Pérou | 1 | 405 | » | » | 1 | 405 |
| Haïti | 14 | 2.650 | » | » | 14 | 2.650 |
| Amérique espagnole | 73 | 15.648 | 1 | 589 | 74 | 16.237 |
| Amérique anglaise. Antilles | » | » | » | » | » | » |
| Amérique hollandaise | » | » | » | » | » | » |
| Ile de la Réunion | 18 | 6.111 | » | » | 18 | 6.111 |
| Guyane française | 7 | 1.326 | » | » | 7 | 1.326 |
| Martinique | 39 | 10.291 | » | » | 39 | 10.291 |
| Guadeloupe | 28 | 6.764 | » | » | 28 | 6.764 |
| Algérie | 545 | 47.150 | 197 | 66.584 | 742 | 113.734 |
| Sénégal. Saint-Louis | 16 | 2.617 | » | » | 16 | 2.617 |
| Sénégal. Gorée | 28 | 6.045 | » | » | 28 | 6.045 |
| Sainte-Marie de Madagascar | » | » | » | » | » | » |
| Indes françaises | 2 | 602 | » | » | 2 | 602 |
| Pêche de la morue | 39 | 6.828 | » | » | 39 | 6.828 |
| Divers | 40 | 4.248 | » | » | 40 | 4.248 |
| | 4.859 | 738.076 | 1.151 | 434.761 | 6.010 | 1 172.837 |

**Entrée** (suite)

| PAYS DE PROVENANCE | 1874 | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | NAVIRES A VOILES | | NAVIRES A VAPEUR | | NAVIRES A VOILES ET A VAPEUR | |
| | Nombre | Tonnage | Nombre | Tonnage | Nombre | Tonnage |
| Russie. Mer Baltique | 40 | 13.893 | » | » | 40 | 13.893 |
| Russie. Mer Noire | 271 | 87.048 | 127 | 104.578 | 398 | 191.626 |
| Suède | 20 | 6.897 | » | » | 20 | 6.897 |
| Norwége | 2 | 896 | » | » | 2 | 896 |
| Danemark | 5 | 2.238 | » | » | 5 | 2.238 |
| Angleterre | 105 | 25.107 | 86 | 70.538 | 191 | 95.645 |
| Allemagne | 1 | 135 | » | » | 1 | 135 |
| Pays-Bas | » | » | 8 | 6.304 | 8 | 6.304 |
| Portugal | 10 | 1.669 | 6 | 2.650 | 16 | 4.319 |
| Espagne | 480 | 66.704 | 304 | 116.896 | 784 | 183.600 |
| Autriche | 86 | 23.667 | 2 | 1.432 | 88 | 25.099 |
| Italie | 1.079 | 131.357 | 370 | 128.734 | 1.449 | 260.091 |
| Possessions anglaises de la Méditerranée | 1 | 162 | » | » | 1 | 162 |
| Grèce | 14 | 2.414 | 1 | 657 | 15 | 3.071 |
| Turquie | 270 | 65.693 | 208 | 170.575 | 478 | 239.268 |
| Egypte | 34 | 10.151 | 85 | 76.139 | 119 | 86.290 |
| Etats barbaresques | 45 | 5.597 | 13 | 3.893 | 58 | 9.490 |
| Côtes occidentales d'Afrique | 118 | 35.030 | » | » | 118 | 35.030 |
| Afrique anglaise. Côte occidentale | 87 | 32.572 | » | » | 87 | 32.572 |
| Afrique anglaise. Côte orientale | » | » | » | » | » | » |
| Autres pays d'Afrique | 14 | 4.272 | » | » | 14 | 4.272 |
| Indes anglaises | 54 | 26.017 | 35 | 31.583 | 89 | 57.600 |
| Indes hollandaises | 4 | 1.487 | 3 | 3.721 | 7 | 5.208 |
| Japon | » | » | 24 | 50.576 | 24 | 50.576 |
| Chine | 1 | 267 | 2 | 4.245 | 3 | 4.512 |
| Cochinchine | 10 | 4.050 | » | » | 10 | 4.050 |
| Etats-Unis. Océan atlantique | 57 | 25.725 | » | » | 57 | 25.725 |
| Mexique | 22 | 5.519 | » | » | 22 | 5.519 |
| Vénézuéla | 20 | 3.757 | » | » | 20 | 3.757 |
| Brésil | 31 | 6.324 | 2 | 2.837 | 33 | 9.161 |
| Uruguay | 8 | 2.242 | 2 | 2.345 | 10 | 4.587 |
| Rio de la Plata | 5 | 1.225 | 37 | 42.905 | 42 | 44.130 |
| Pérou | 3 | 1.561 | » | » | 3 | 1.561 |
| Haïti | 8 | 1.601 | » | » | 8 | 1.601 |
| Amérique espagnole | 48 | 11.198 | » | » | 48 | 11.198 |
| Amérique anglaise. Antilles | 4 | 1.718 | » | » | 4 | 1.718 |
| Amérique hollandaise | 2 | 343 | » | » | 2 | 343 |
| Ile de la Réunion | 15 | 6.675 | » | » | 15 | 6.675 |
| Guyane française | 5 | 1.174 | » | » | 5 | 1.174 |
| Martinique | 26 | 7.813 | » | » | 26 | 7.813 |
| Guadeloupe | 22 | 5.678 | » | » | 22 | 5.678 |
| Algérie | 63 | 10.910 | 806 | 452.062 | 869 | 462.972 |
| Sénégal. Saint-Louis | 26 | 6.179 | » | » | 26 | 6.179 |
| Sénégal. Gorée | 34 | 12.070 | » | » | 34 | 12.070 |
| Sainte-Marie de Madagascar | » | » | » | » | » | » |
| Indes françaises | 3 | 1.137 | » | » | 3 | 1.137 |
| Pêche de la morue | 45 | 6.942 | » | » | 45 | 6.942 |
| Divers | 13 | 4.646 | » | » | 13 | 4.646 |
| | 3.211 | 674.610 | 2 121 | 1.272.670 | 5.332 | 1.947.280 |

## Sortie

| PAYS DE DESTINATION | 1855 | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | NAVIRES A VOILES | | NAVIRES A VAPEUR | | NAVIRES A VOILES ET A VAPEUR | |
| | Nombre | Tonnage | Nombre | Tonnage | Nombre | Tonnage |
| Russie. Mer Baltique | » | » | » | » | » | » |
| Russie. Mer Noire | 211 | 37.361 | 47 | 25.068 | 258 | 62.429 |
| Suède | 5 | 666 | » | » | 5 | 666 |
| Norwége | 1 | 100 | » | » | 1 | 100 |
| Danemark | 29 | 6.593 | » | » | 29 | 6.593 |
| Angleterre | 297 | 56.667 | 58 | 23.726 | 355 | 80.393 |
| Allemagne | » | » | » | » | » | » |
| Pays-Bas | 10 | 1.458 | » | » | 10 | 1.450 |
| Portugal | 13 | 2.877 | 2 | 698 | 15 | 3.575 |
| Espagne | 750 | 69.218 | 76 | 22.950 | 826 | 92.168 |
| Autriche | 76 | 11.919 | » | » | 76 | 11.919 |
| Italie | 948 | 120.266 | 503 | 95.814 | 1.451 | 216.080 |
| Possessions anglaises de la Méditerranée | » | » | » | » | » | » |
| Grèce | 102 | 26.281 | » | » | 102 | 26.281 |
| Turquie | 633 | 107.072 | 203 | 158.600 | 836 | 265.672 |
| Egypte | 61 | 14.366 | 17 | 9.460 | 78 | 23.826 |
| Etats barbaresques | 180 | 15.348 | 37 | 16.420 | 217 | 31.768 |
| Côtes occidentales d Afrique | 95 | 21.011 | » | » | 95 | 21.011 |
| Afrique anglaise. Côte occidentale | 4 | 1.144 | » | » | 4 | 1.144 |
| Afrique anglaise. Côte orientale | » | » | » | » | » | » |
| Autres pays d'Afrique | 9 | 3.585 | » | » | 9 | 3.585 |
| Indes anglaises | 45 | 20.080 | » | » | 45 | 20.080 |
| Indes hollandaises | 4 | 1.734 | » | » | 4 | 1.734 |
| Japon | » | » | » | » | » | » |
| Chine | 1 | 297 | » | » | 1 | 297 |
| Cochinchine | » | » | » | » | » | » |
| Etats-Unis Océan atlantique | 61 | 25.272 | » | » | 61 | 25.272 |
| Mexique | 6 | 1.987 | » | » | 6 | 1.987 |
| Vénézuela | 10 | 1.919 | » | » | 10 | 1.919 |
| Brésil | 39 | 9.002 | » | » | 39 | 9.002 |
| Uruguay | 5 | 1.232 | » | » | 5 | 1.232 |
| Rio de la Plata | 8 | 1.727 | » | » | 8 | 1.727 |
| Pérou | » | » | » | » | » | » |
| Haïti | 10 | 1.857 | » | » | 10 | 1.857 |
| Philippines | » | » | » | » | » | » |
| Mayotte et Nossi-Bé | » | » | » | » | » | » |
| Amérique espagnole | 27 | 6.153 | 3 | 1.659 | 30 | 7.812 |
| Amérique anglaise. Antilles | 2 | 446 | » | » | 2 | 446 |
| Amérique hollandaise | » | » | » | » | » | » |
| Ile de la Réunion | 25 | 7.612 | » | » | 25 | 7.612 |
| Guyane française | 12 | 2.269 | » | » | 12 | 2.269 |
| Martinique | 27 | 6.095 | » | » | 27 | 6.095 |
| Guadeloupe | 25 | 6.883 | » | » | 25 | 6.883 |
| Algérie | 411 | 41.960 | 199 | 66.984 | 610 | 108.944 |
| Sénégal. Saint-Louis | 16 | 2.850 | » | » | 16 | 2.850 |
| Sénégal. Gorée | 41 | 8.876 | » | » | 41 | 8.876 |
| Sainte-Marie de Madagascar | » | » | » | » | » | » |
| Indes françaises | 4 | 1.188 | » | » | 4 | 1.188 |
| Pêche de la morue | » | » | » | » | » | » |
| Divers | 45 | 9.339 | » | » | 45 | 9.339 |
| | 4.248 | 654.210 | 1.145 | 421.379 | 5.393 | 1.075.589 |

## Sortie (suite)

| PAYS DE DESTINATION | 1874 | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | NAVIRES A VOILES | | NAVIRES A VAPEUR | | NAVIRES A VOILES ET A VAPEUR | |
| | Nombre | Tonnage | Nombre | Tonnage | Nombre | Tonnage |
| Russie. Mer Baltique | 8 | 1.999 | 1 | 624 | 9 | 2.623 |
| Russie. Mer Noire | 71 | 19.504 | 19 | 13.941 | 90 | 33.445 |
| Suède | 2 | 305 | » | » | 2 | 305 |
| Norwége | 4 | 1.274 | » | » | 4 | 1.274 |
| Danemark | 1 | 444 | » | » | 1 | 444 |
| Angleterre | 36 | 8.736 | 51 | 44.296 | 87 | 53.032 |
| Allemagne | 5 | 1.322 | » | » | 5 | 1.322 |
| Pays-Bas | » | » | 13 | 11.266 | 13 | 11.266 |
| Portugal | 6 | 1.302 | 2 | 999 | 8 | 2.301 |
| Espagne | 465 | 87.287 | 362 | 153.600 | 827 | 230.887 |
| Autriche | 30 | 8.482 | 1 | 944 | 31 | 9.426 |
| Italie | 1.162 | 163.052 | 708 | 266.736 | 1.870 | 429.788 |
| Possessions anglaises de la Méditerranée | 177 | 23.851 | 24 | 9.731 | 201 | 33.582 |
| Grèce | 68 | 14.748 | 2 | 1.150 | 70 | 15.898 |
| Turquie | 390 | 110.872 | 252 | 201.180 | 642 | 312.052 |
| Egypte | 82 | 21.855 | 89 | 82.199 | 171 | 104.054 |
| Etats barbaresques | 47 | 6.707 | 56 | 35.071 | 103 | 41.778 |
| Côtes occidentales d'Afrique | 53 | 15.495 | » | » | 53 | 15.495 |
| Afrique anglaise. Côte occidentale | 111 | 39.112 | » | » | 111 | 39.112 |
| Afrique anglaise, Côte orientale | 12 | 5.378 | » | » | 12 | 5.378 |
| Autres pays d'Afrique | 11 | 3.373 | » | » | 11 | 3.373 |
| Indes anglaises | » | » | 1 | 687 | 1 | 687 |
| Indes hollandaises | » | » | » | » | » | » |
| Japon | » | » | 3 | 5.844 | 3 | 5.844 |
| Chine | » | » | 24 | 49.979 | 24 | 49 979 |
| Cochinchine | 4 | 1.856 | » | » | 4 | 1.856 |
| Etats-Unis. Océan atlantique | 56 | 23.940 | 17 | 19.773 | 73 | 43.713 |
| Mexique | 16 | 3.858 | » | » | 16 | 3.858 |
| Vénézuéla | 13 | 2.430 | » | » | 13 | 2.430 |
| Brésil | 34 | 10.365 | 1 | 1.751 | 35 | 12.116 |
| Uruguay | 38 | 16.839 | » | » | 38 | 16.839 |
| Rio de la Plata | 47 | 21.668 | 25 | 31.046 | 72 | 52.714 |
| Pérou | » | » | » | » | » | » |
| Haïti | 10 | 1.971 | » | » | 10 | 1.971 |
| Philippines | » | » | 1 | 148 | 1 | 148 |
| Mayotte et Nossi-Bé | 2 | 704 | 1 | 138 | 3 | 842 |
| Amérique espagnole | 31 | 10.868 | » | » | 31 | 10.868 |
| Amérique anglaise. Antilles | 13 | 6.733 | » | » | 13 | 6.733 |
| Amérique hollandaise | 3 | 507 | » | » | 3 | 507 |
| Ile de la Réunion | 15 | 5.963 | » | » | 15 | 5.963 |
| Guyane française | 13 | 3.360 | » | » | 13 | 3.360 |
| Martinique | 31 | 8.458 | » | » | 31 | 8.458 |
| Guadeloupe | 19 | 3.614 | » | » | 19 | 5.614 |
| Algérie | 194 | 38.241 | 815 | 450.049 | 1.009 | 488.290 |
| Sénégal. Saint-Louis | 22 | 4.787 | » | » | 22 | 4.787 |
| Sénégal. Gorée | 50 | 17.580 | » | » | 50 | 17.580 |
| Sainte-Marie de Madagascar | » | » | » | » | » | » |
| Indes françaises | 1 | 335 | » | » | 1 | 335 |
| Pêche de la morue | 15 | 2.331 | » | » | 15 | 2.331 |
| Divers | 16 | 5.162 | » | » | 16 | 5.162 |
| | 3.384 | 718.668 | 2.468 | 1.381.152 | 5.852 | 2.099.820 |

# TABLEAUX

Nos 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16 et 17

Ta…

## ÉTAT DES MOUVEMENTS DE LA NAVIGATION AVEC LES CO…

**Port de Marseille — Ent…**

| ANNÉES | ILE DE LA RÉUNION | | | GUYANE FRANÇAISE | | | MARTINIQUE | | | GUADELOUPE | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Nombre de navires | Tonnage | Equipage | Nombre de navires | Tonnage | Equipage | Nombre de navires | Tonnage | Equipage | Nombre de navires | Tonnage |
| 1855 | 18 | 6.111 | 251 | 7 | 1.326 | 86 | 39 | 10.291 | 513 | 28 | 6.764 |
| 1856 | 29 | 9.365 | 418 | 9 | 1.737 | 98 | 50 | 11.955 | 615 | 24 | 5.531 |
| 1857 | 21 | 6.400 | 294 | 8 | 1.426 | 84 | 38 | 13.122 | 484 | 20 | 5.061 |
| 1858 | 24 | 8.712 | 385 | 5 | 815 | 45 | 56 | 14.582 | 710 | 34 | 8.642 |
| 1859 | 27 | 10.039 | 410 | 7 | 1.401 | 77 | 46 | 12.148 | 588 | 23 | 6.788 |
| 1860 | 23 | 8.655 | 348 | 9 | 2.049 | 105 | 33 | 9.785 | 429 | 26 | 7.164 |
| 1861 | 21 | 8.727 | 346 | 7 | 1.500 | 82 | 35 | 9.928 | 452 | 17 | 4.905 |
| 1862 | 15 | 6.811 | 230 | 8 | 1.650 | 89 | 46 | 13.369 | 625 | 23 | 7.002 |
| 1863 | 28 | 11.724 | 430 | 5 | 1.180 | 54 | 56 | 15.618 | 718 | 22 | 6.369 |
| 1864 | 6 | 2.710 | 99 | 6 | 1.262 | 71 | 25 | 6.865 | 270 | 11 | [illegible] |
| 1865 | 7 | 2.981 | 108 | 6 | 1.348 | 69 | 37 | 10.640 | 455 | 14 | [illegible] |
| 1866 | 8 | 2.823 | 111 | 5 | 1.096 | 56 | 44 | 11.679 | 508 | 23 | 6.195 |
| 1867 | 7 | 2.795 | 106 | 1 | 97 | 12 | 38 | 10.568 | 434 | 18 | 4.754 |
| 1868 | 4 | 1.508 | 59 | 5 | 1.187 | 62 | 41 | 12.104 | 482 | 20 | [illegible] |
| 1869 | 9 | 3.974 | 135 | 5 | 1.151 | 71 | 42 | 11.644 | 491 | 17 | 4.097 |
| 1870 | 9 | 4.390 | 137 | 3 | 689 | 35 | 44 | 12.657 | 525 | 30 | 7.864 |
| 1871 | 5 | 2.298 | 86 | 3 | 688 | 37 | 22 | 6.784 | 287 | 25 | [illegible] |
| 1872 | 5 | 2.514 | 72 | 3 | 721 | 36 | 29 | 8.747 | 353 | 23 | [illegible] |
| 1873 | 9 | 3.754 | 128 | 3 | 663 | 34 | 25 | 7.144 | 286 | 25 | [illegible] |
| 1874 | 15 | 6.675 | 225 | 5 | 1.174 | 55 | 26 | 7.818 | 304 | 22 | 5.674 |

T…

## ÉTAT DES MOUVEMENTS DE LA NAVIGATION AVEC LES CO…

**Port de Marseille — S…**

| ANNÉES | ILE DE LA RÉUNION | | | GUYANE FRANÇAISE | | | MARTINIQUE | | | GUADELOUPE | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Nombre de navires | Tonnage | Equipage | Nombre de navires | Tonnage | Equipage | Nombre de navires | Tonnage | Equipage | Nombre de navires | Tonnage |
| 1855 | 25 | 7.612 | 363 | 12 | 2.269 | 139 | 27 | 6.095 | 315 | 25 | [illegible] |
| 1856 | 23 | 8.129 | 356 | 13 | 2.592 | 151 | 40 | 9.884 | 517 | 24 | [illegible] |
| 1857 | 31 | 10.936 | 499 | 9 | 1.786 | 105 | 26 | 9.757 | 476 | 17 | [illegible] |
| 1858 | 31 | 12.741 | 483 | 14 | 2.690 | 153 | 43 | 11.806 | 579 | 30 | [illegible] |
| 1859 | 17 | 6.805 | 267 | 13 | 2.909 | 154 | 28 | 8.178 | 365 | 21 | [illegible] |
| 1860 | 11 | 4.020 | 148 | 10 | 2.045 | 115 | 24 | 7.380 | 299 | 19 | [illegible] |
| 1861 | 21 | 8.840 | 309 | 19 | 4.705 | 235 | 38 | 10.684 | 441 | 22 | [illegible] |
| 1862 | 18 | 8.076 | 266 | 20 | 5.233 | 245 | 36 | 10.256 | 450 | 20 | [illegible] |
| 1863 | 26 | 10.422 | 380 | 18 | 4.635 | 225 | 33 | 9.850 | 438 | 21 | [illegible] |
| 1864 | 9 | 4.001 | 160 | 11 | 2.416 | 128 | 25 | 7.301 | 320 | 12 | [illegible] |
| 1865 | 12 | 4.892 | 186 | 12 | 2.874 | 135 | 32 | 8.826 | 408 | 16 | [illegible] |
| 1866 | 9 | 3.473 | 141 | 23 | 6.045 | 262 | 36 | 9.555 | 417 | 15 | [illegible] |
| 1867 | 9 | 4.280 | 143 | 20 | 5.045 | 231 | 22 | 6.161 | 234 | 12 | [illegible] |
| 1868 | 12 | 5.053 | 174 | 16 | 4.262 | 186 | 28 | 8.149 | 356 | 16 | [illegible] |
| 1869 | 8 | 2.895 | 111 | 19 | 4.694 | 242 | 30 | 8.036 | 374 | 17 | [illegible] |
| 1870 | 11 | 5.072 | 159 | 15 | 3.488 | 178 | 21 | 5.641 | 243 | 15 | [illegible] |
| 1871 | 9 | 4.248 | 140 | 16 | 3.267 | 162 | 26 | 7.802 | 326 | 22 | [illegible] |
| 1872 | 12 | 4.283 | 152 | 14 | 3.447 | 158 | 23 | 6.926 | 283 | 20 | [illegible] |
| 1873 | 13 | 6.032 | 232 | 11 | 2.627 | 124 | 34 | 9.111 | 371 | 19 | [illegible] |
| 1874 | 15 | 5.963 | 215 | 13 | 3.860 | 142 | 31 | 8.458 | 352 | 19 | [illegible] |

## …ÇAISES ET LES COMPTOIRS FRANÇAIS DANS L'INDE

### …t de Marseille — Entrée

| SÉNÉGAL | | | Ste-MARIE DE MADAGASCAR MAYOTTE ET NOSSI-BÉ | | | ÉTABLISSEMENTS FRANÇAIS DANS L'INDE | | | TOTAUX | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| …bre …e …res | Tonnage | Equipage | Nombre de navires | Tonnage | Equipage | Nombre de navires | Tonnage | Equipage | Nombre de navires | Tonnage | Equipage |
| 44 | 8.662 | 505 | » | » | » | 2 | 602 | 31 | 138 | 33.756 | 1.720 |
| 43 | 7.895 | 438 | » | » | » | 2 | 731 | 28 | 156 | 37.234 | 1.882 |
| 31 | 5.604 | 332 | » | » | » | 34 | 13.787 | 549 | 152 | 45.400 | 1.991 |
| 39 | 7.825 | 399 | » | » | » | 20 | 7.859 | 315 | 178 | 48.435 | 2.288 |
| 35 | 7.737 | 408 | » | » | » | 13 | 6.237 | 197 | 151 | 44.850 | 1.978 |
| 25 | 4.776 | 243 | » | » | » | 16 | 5.588 | 229 | 132 | 38.017 | 1.671 |
| 16 | 3.406 | 175 | » | » | » | 13 | 6 025 | 199 | 109 | 34.491 | 1.473 |
| 16 | 8.161 | 391 | » | » | » | 1 | 336 | 15 | 129 | 36.829 | 1.691 |
| 16 | 3.941 | 183 | » | » | » | 1 | 466 | 17 | 128 | 39.298 | 1.674 |
| 10 | 2.706 | 106 | » | » | » | 4 | 1.806 | 79 | 62 | 18.877 | 768 |
| 33 | 8.260 | 322 | 1 | 495 | 17 | » | » | » | 98 | 27.793 | 1.143 |
| 29 | 7.047 | 289 | 1 | 418 | 18 | 2 | 922 | 34 | 112 | 30.180 | 1.270 |
| 36 | 8.603 | 369 | » | » | » | » | » | » | 100 | 26.817 | 1.121 |
| 45 | 11.210 | 479 | » | » | » | 1 | 867 | 14 | 116 | 31.516 | 1.313 |
| 31 | 8.328 | 341 | » | » | » | 4 | 1.887 | 59 | 108 | 31.081 | 1.275 |
| 35 | 6.127 | 365 | 1 | 388 | 12 | 1 | 393 | 15 | 123 | 32.508 | 1.429 |
| 34 | 9.419 | 443 | » | » | » | » | » | » | 91 | 26.752 | 1.139 |
| 34 | 9.963 | 377 | 3 | 1.343 | 47 | 8 | 1.429 | 45 | 100 | 31.860 | 1.246 |
| 77 | 22.407 | 825 | 3 | 1.192 | 39 | 11 | 5.604 | 167 | 153 | 48.513 | 1.782 |
| 60 | 18.249 | 680 | 2 | 525 | 28 | 3 | 1.137 | 40 | 133 | 41.251 | 1.593 |

## …AISES ET LES COMPTOIRS FRANÇAIS DANS L'INDE

### … de Marseille — Sortie

| SÉNÉGAL | | | Ste-MARIE DE MADAGASCAR MAYOTTE ET NOSSI-BÉ | | | ÉTABLISSEMENTS FRANÇAIS DANS L'INDE | | | TOTAUX | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| …re …s | Tonnage | Equipage | Nombre de navires | Tonnage | Equipage | Nombre de navires | Tonnage | Equipage | Nombre de navires | Tonnage | Equipage |
| …7 | 11.726 | 724 | » | » | » | 4 | 1.188 | 54 | 150 | 35.273 | 1.901 |
| …2 | 7.902 | 435 | » | » | » | 8 | 2.957 | 126 | 150 | 36.921 | 1.864 |
| » | » | » | » | » | » | 14 | 5.731 | 213 | 97 | 52.409 | 1.517 |
| …0 | 12.660 | 647 | » | » | » | 3 | 1.376 | 52 | 181 | 49.351 | 2.290 |
| …1 | 7.173 | 353 | » | » | » | » | » | » | 110 | 31.064 | 1.424 |
| …3 | 7.136 | 378 | » | » | » | 2 | 886 | 30 | 99 | 26.640 | 1.228 |
| [illegible] | 7.093 | 319 | » | » | » | » | » | » | 129 | 37.227 | 1.574 |
| [illegible] | 5.813 | 266 | » | » | » | 1 | 432 | 15 | 118 | 35.637 | 1.513 |
| …5 | 4.056 | 174 | » | » | » | 3 | 1.690 | 53 | 116 | 36.679 | 1.531 |
| [illegible] | 10.413 | 434 | » | » | » | 6 | 3.615 | 112 | 106 | 31.248 | 1.308 |
| [illegible] | 13.089 | 575 | » | » | » | 2 | 1.245 | 38 | 127 | 35.949 | 1.559 |
| [illegible] | 12.086 | 517 | » | » | » | 1 | 496 | 16 | 135 | 35.577 | 1.523 |
| [illegible] | 11.369 | 502 | 2 | 576 | 22 | 1 | 560 | 16 | 112 | 31.547 | 1.305 |
| [illegible] | 14.053 | 587 | » | » | » | 1 | 345 | 14 | 125 | 36.198 | 1.504 |
| [illegible] | 13.339 | 565 | 1 | 260 | 15 | 3 | 1.784 | 47 | 128 | 35.501 | 1.551 |
| [illegible] | 14.415 | 562 | » | » | » | » | » | » | 115 | 32.639 | 1.318 |
| [illegible] | 16.350 | 616 | 1 | 556 | 15 | 1 | 333 | 12 | 128 | 40.250 | 1.570 |
| [illegible] | 12.834 | 484 | 4 | 1.017 | 46 | 9 | 1.566 | 95 | 122 | 35.689 | 1.448 |
| [illegible] | 20.239 | 721 | 1 | 226 | 12 | » | » | » | 141 | 44.078 | 1.676 |
| [illegible] | 19.411 | 711 | 3 | 842 | 45 | 1 | 335 | 10 | 143 | 48.983 | 1.686 |

TA

## ÉTAT DES MOUVEMENTS DE LA NAVIGATION AVEC LES COLO

**Ports réunis — Ent**

| ANNÉES | ILE DE LA RÉUNION | | | GUYANE FRANÇAISE | | | MARTINIQUE | | | GUADELOUPE | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Nombre de navires | Tonnage | Equipage | Nombre de navires | Tonnage | Equipage | Nombre de navires | Tonnage | Equipage | Nombre de navires | Tonnage |
| 1855 | 119 | 41.202 | 1.869 | 10 | 2.047 | 120 | 93 | 22.386 | 1.476 | 96 | 23.228 |
| 1856 | 119 | 39.861 | 1.839 | 16 | 3.442 | 196 | 128 | 30.782 | 1.586 | 99 | 22.396 |
| 1857 | 107 | 40.352 | 1.790 | 10 | 1.875 | 107 | 118 | 32.498 | 1.440 | 90 | 23.001 |
| 1858 | 113 | 43.269 | 1.903 | 11 | 1.956 | 116 | 122 | 30.471 | 1.528 | 118 | 27.916 |
| 1859 | 122 | 49.157 | 1.869 | 11 | 2.285 | 126 | 122 | 30.830 | 1.536 | 110 | [illegible] |
| 1860 | 119 | 50.198 | 1.989 | 19 | 4.585 | 249 | 133 | 35.063 | 1.644 | 123 | 30.411 |
| 1861 | 131 | 51.764 | 2.128 | 16 | 3.872 | 201 | 120 | 31.196 | 1.495 | 96 | [illegible] |
| 1862 | 106 | 48.870 | 1.718 | 16 | 3.541 | 187 | 133 | 35.013 | 1.657 | 121 | [illegible] |
| 1863 | 118 | 49.882 | 1.906 | 13 | 3.439 | 157 | 124 | 33.024 | 1.557 | 110 | 28.826 |
| 1864 | 66 | 26.708 | 1.030 | 15 | 3.508 | 180 | 93 | 24.129 | 1.076 | 70 | [illegible] |
| 1865 | 78 | 33.451 | 1.262 | 20 | 5.205 | 236 | 108 | 29.146 | 1.314 | 89 | [illegible] |
| 1866 | 73 | 32.578 | 1.169 | 22 | 5.597 | 261 | 138 | 35.626 | 1.598 | 121 | 30.907 |
| 1867 | 89 | 40.118 | 1.418 | 16 | 3.724 | 178 | 123 | 33.197 | 1.416 | 97 | [illegible] |
| 1868 | 56 | 23.896 | 875 | 12 | 3.207 | 142 | 137 | 38.279 | 1.597 | 118 | 31.910 |
| 1869 | 49 | 20.552 | 734 | 10 | 2.432 | 125 | 132 | 35.175 | 1.526 | 109 | 28.608 |
| 1870 | 64 | 26.270 | 941 | 11 | 2.663 | 119 | 127 | 35.605 | 1.461 | 114 | [illegible] |
| 1871 | 35 | 13.823 | 493 | 7 | 1.595 | 82 | 104 | 28.902 | 1.181 | 117 | [illegible] |
| 1872 | 58 | 24.879 | 867 | 9 | 2.875 | 117 | 104 | 29.098 | 1.210 | 94 | [illegible] |
| 1873 | 55 | 20.810 | 746 | 4 | 923 | 43 | 101 | 28.229 | 1.129 | 86 | [illegible] |
| 1874 | 62 | 25.105 | 859 | 7 | 1.649 | 75 | 117 | 32.665 | 1.489 | 71 | [illegible] |

T

## ÉTAT DES MOUVEMENTS DE LA NAVIGATION AVEC LES COL

**Ports réunis — S**

| ANNÉES | ILE DE LA RÉUNION | | | GUYANE FRANÇAISE | | | MARTINIQUE | | | GUADELOUPE | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Nombre de navires | Tonnage | Equipage | Nombre de navires | Tonnage | Equipage | Nombre de navires | Tonnage | Equipage | Nombre de navires | Tonnage |
| 1855 | 135 | 48.532 | 2.095 | 32 | 6.743 | 365 | 99 | 22.178 | 1.183 | 121 | [illegible] |
| 1856 | 117 | 46.844 | 1.919 | 39 | 8.584 | 459 | 119 | 32.033 | 1.760 | 121 | [illegible] |
| 1857 | 137 | 53.862 | 2.287 | 34 | 7.481 | 410 | 109 | 29.961 | 1.597 | 110 | [illegible] |
| 1858 | 131 | 52.985 | 2.190 | 34 | 7.109 | 382 | 134 | 36.461 | 1.769 | 124 | [illegible] |
| 1859 | 87 | 36.744 | 1.448 | 39 | 9.441 | 476 | 108 | 28.413 | 1.372 | 100 | [illegible] |
| 1860 | 98 | 37.316 | 1.507 | 30 | 6.847 | 391 | 124 | 32.608 | 1.557 | 121 | [illegible] |
| 1861 | 130 | 52.927 | 2.123 | 40 | 10.018 | 498 | 135 | 36.224 | 1 676 | 128 | [illegible] |
| 1862 | 96 | 42.436 | 1.582 | 42 | 11.109 | 518 | 139 | 36.738 | 1.712 | 107 | [illegible] |
| 1863 | 96 | 40.934 | 1.533 | 40 | 10.516 | 479 | 112 | 30.601 | 1.409 | 103 | [illegible] |
| 1864 | 67 | 29.660 | 1.086 | 36 | 9.735 | 447 | 98 | 27.191 | 1.239 | 76 | [illegible] |
| 1865 | 45 | 19.039 | 719 | 41 | 11.006 | 495 | 124 | 32.411 | 1.516 | 74 | [illegible] |
| 1866 | 54 | 21.441 | 805 | 50 | 13.226 | 572 | 162 | 40.935 | 1.839 | 103 | [illegible] |
| 1867 | 40 | 17.031 | 618 | 61 | 16.269 | 710 | 107 | 27.610 | 1.185 | 92 | [illegible] |
| 1868 | 46 | 17.212 | 658 | 48 | 13.745 | 571 | 128 | 34.090 | 1.464 | 100 | [illegible] |
| 1869 | 59 | 22.712 | 805 | 53 | 13.883 | 626 | 126 | 32.813 | 1.449 | 94 | [illegible] |
| 1870 | 46 | 17.126 | 615 | 49 | 12.415 | 552 | 97 | 26.259 | 1.108 | 71 | [illegible] |
| 1871 | 29 | 11.209 | 404 | 44 | 10.753 | 463 | 107 | 28.891 | 1.206 | 109 | [illegible] |
| 1872 | 53 | 18.264 | 679 | 28 | 7.391 | 320 | 101 | 29.339 | 1.295 | 88 | [illegible] |
| 1873 | 41 | 15.770 | 577 | 30 | 8.071 | 344 | 96 | 26.033 | 1.088 | 77 | [illegible] |
| 1874 | 48 | 16.903 | 655 | 30 | 8.076 | 387 | 99 | 26.434 | 1.105 | 67 | [illegible] |

## …AISES ET LES COMPTOIRS FRANÇAIS DANS L'INDE

**…s réunis — Entrée**

| …re …es | Sénégal | | S^te-Marie de Madagascar, Mayotte et Nossi-Bé | | | Établissements français dans l'Inde | | | Totaux | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Tonnage | Equipage | Nombre de navires | Tonnage | Equipage | Nombre de navires | Tonnage | Equipage | Nombre de navires | Tonnage | Equipage |
| 81 | 13.186 | 918 | 1 | 233 | 16 | 9 | 2.495 | 133 | 409 | 107.777 | 5.408 |
| 68 | 16.563 | 962 | 1 | 229 | 14 | 7 | 2.493 | 105 | 458 | 115.766 | 5.911 |
| 81 | 16.245 | 944 | 2 | 648 | 32 | 48 | 18.642 | 766 | 459 | 133.261 | 6.258 |
| 92 | 18.469 | 1.017 | 1 | 215 | 10 | 28 | 10.665 | 441 | 485 | 132.961 | 6.543 |
| 89 | 18.867 | 1.046 | 2 | 567 | 25 | 17 | 7.612 | 254 | 473 | 137.715 | 6.236 |
| 67 | 14.041 | 760 | 2 | 726 | 29 | 22 | 7.806 | 327 | 485 | 142.832 | 6.486 |
| 56 | 13.017 | 684 | 5 | 1.513 | 73 | 23 | 9.236 | 344 | 447 | 134.754 | 6.089 |
| 83 | 19.172 | 986 | 6 | 1.596 | 75 | 10 | 2.895 | 135 | 475 | 138.734 | 6.313 |
| 61 | 15.301 | 750 | 8 | 2.379 | 113 | 6 | 2.578 | 100 | 440 | 135.429 | 5.904 |
| 49 | 12.119 | 610 | 4 | 1.079 | 50 | 14 | 5.496 | 222 | 311 | 90.472 | 3.974 |
| 69 | 17.460 | 803 | 5 | 2.058 | 80 | 12 | 4.440 | 180 | 381 | 115.469 | 4.948 |
| 32 | 19.711 | 935 | 7 | 2.589 | 103 | 9 | 3.629 | 131 | 452 | 130.637 | 5.570 |
| 91 | 22.466 | 1.044 | 4 | 1.489 | 57 | 15 | 6.033 | 231 | 435 | 131.261 | 5.455 |
| 01 | 25.137 | 1.190 | 8 | 3.334 | 127 | 12 | 4.115 | 162 | 444 | 129.878 | 5.427 |
| 92 | 25.374 | 1.144 | 6 | 2.510 | 93 | 14 | 5.800 | 204 | 412 | 120.451 | 5.080 |
| 85 | 20.813 | 1.033 | 8 | 2.720 | 103 | 14 | 5.280 | 192 | 423 | 124.151 | 5.147 |
| 89 | 24.902 | 1.141 | 6 | 2.745 | 92 | 6 | 2.192 | 79 | 364 | 106.865 | 4.362 |
| 79 | 23.374 | 979 | 7 | 2.967 | 110 | 7 | 3.004 | 99 | 358 | 113.059 | 4.479 |
| 19 | 34.755 | 1.378 | 10 | 3.648 | 132 | 25 | 10.387 | 343 | 400 | 123.925 | 4.741 |
| 29 | 35.486 | 1.467 | 10 | 3.133 | 126 | 5 | 1.660 | 64 | 391 | 118.503 | 4.871 |

## …AISES ET LES COMPTOIRS FRANÇAIS DANS L'INDE

**…s réunis — Sortie**

| …re …es | Sénégal | | S^te-Marie de Madagascar, Mayotte et Nossi-Bé | | | Établissements français dans l'Inde | | | Totaux | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Tonnage | Equipage | Nombre de navires | Tonnage | Equipage | Nombre de navires | Tonnage | Equipage | Nombre de navires | Tonnage | Equipage |
| 20 | 22.400 | 1.363 | 4 | 993 | 48 | 7 | 2.683 | 112 | 518 | 133.413 | 6.652 |
| 98 | 18.554 | 1.052 | 4 | 961 | 53 | 18 | 7.880 | 328 | 516 | 143.901 | 7.061 |
| 76 | 16.256 | 866 | 3 | 741 | 38 | 22 | 9.119 | 352 | 491 | 143.901 | 6.834 |
| 23 | 25.646 | 2.365 | » | » | » | 5 | 2.045 | 80 | 551 | 155.010 | 7.293 |
| 14 | 25 370 | 1.321 | » | » | » | 3 | 1.337 | 57 | 451 | 127.061 | 5.973 |
| 52 | 18.026 | 956 | 1 | 329 | 18 | 4 | 1.508 | 59 | 455 | 126.015 | 5.981 |
| 54 | 19.755 | 1.009 | 2 | 540 | 28 | 2 | 690 | 34 | 521 | 151.940 | 6.907 |
| 66 | 21.053 | 1.048 | 4 | 1.483 | 63 | 1 | 432 | 15 | 475 | 142.620 | 6.840 |
| 75 | 19.098 | 943 | 3 | 849 | 40 | 6 | 2.540 | 94 | 435 | 131.188 | 5.750 |
| 53 | 24.850 | 1.155 | 7 | 2.531 | 96 | 8 | 4.773 | 151 | 392 | 117.426 | 5.038 |
| 11 | 28.006 | 1.304 | 7 | 2.427 | 99 | 3 | 1.528 | 47 | 467 | 113.466 | 5.073 |
| 29 | 29.437 | 1.356 | 3 | 1.246 | 48 | 5 | 2.156 | 82 | 497 | 133.627 | 5.859 |
| 16 | 27.698 | 1.336 | 3 | 1.081 | 37 | 7 | 2.573 | 98 | 426 | 116.025 | 5.634 |
| 28 | 32.890 | 1.490 | » | » | » | 7 | 2.568 | 99 | 457 | 127.172 | 5.454 |
| 15 | 33.401 | 1.528 | 9 | 1.832 | 69 | 5 | 2.445 | 71 | 471 | 130.065 | 5.580 |
| 5 | 32.640 | 1.391 | 4 | 1.745 | 55 | 3 | 1.590 | 43 | 385 | 110.137 | 4.583 |
| 4 | 33.479 | 1.465 | 1 | 556 | 15 | 3 | 762 | 33 | 409 | 117.514 | 4.769 |
| 7 | 30.162 | 1.223 | 6 | 1.650 | 70 | 11 | 2.062 | 116 | 384 | 113.958 | 4.692 |
| 3 | 35.935 | 1.414 | 1 | 226 | 12 | 2 | 1.493 | 53 | 362 | 108.827 | 4.329 |
| 9 | 33.814 | 1.432 | 6 | 2.092 | 87 | 1 | 335 | 10 | 370 | 108.192 | 4.418 |

## ALGÉRIE ET MARSEILLE — N

**Port de Marseille — E**

| ANNÉES | NAVIRES CHARGÉS | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | FRANÇAIS | | | ÉTRANGERS | | | TOTAL | |
| | Nombre | Tonnage | Equipage | Nombre | Tonnage | Equipage | Nombre | Tonnage |
| 1855 | 642 | 97.737 | 9.458 | 95 | 13.303 | 894 | 737 | 111.040 |
| 1856 | 483 | 109.449 | 9.618 | 19 | 5.980 | 235 | 502 | 115.429 |
| 1857 | 389 | 119.446 | 9.872 | 2 | 126 | 16 | 391 | 119.572 |
| 1858 | 368 | 102.194 | 9.567 | » | » | » | 368 | 102.194 |
| 1859 | 318 | 99.572 | 13.760 | » | » | » | 318 | 99.572 |
| 1860 | 351 | 98.152 | 9.235 | » | » | » | 351 | 98.152 |
| 1861 | 354 | 103.490 | 8.361 | » | » | » | 354 | 103.490 |
| 1862 | 357 | 108.125 | 8.523 | » | » | » | 357 | 108.125 |
| 1863 | 374 | 113.157 | 8.141 | » | » | » | 374 | 113.157 |
| 1864 | 447 | 131.350 | 9.946 | » | » | » | 447 | 131.350 |
| 1865 | 471 | 149.044 | 10.468 | 9 | 2.959 | 180 | 480 | 152.003 |
| 1866 | 477 | 198.430 | 12.675 | » | » | » | 477 | 198.430 |
| 1867 | 560 | 271.849 | 17.907 | 8 | 1.680 | 86 | 568 | 273.529 |
| 1868 | 611 | 296.745 | 19.500 | 24 | 3.706 | 244 | 635 | 300.451 |
| 1869 | 556 | 268.145 | 16.874 | 14 | 2.862 | 136 | 570 | 271.007 |
| 1870 | 588 | 261.820 | 17.738 | 26 | 3.871 | 226 | 614 | 265.691 |
| 1871 | 701 | 344.676 | 21.522 | 19 | 2.915 | 155 | 720 | 347.591 |
| 1872 | 895 | 443.039 | 27.543 | 32 | 4.469 | 664 | 927 | 434.505 |
| 1873 | 821 | 423.811 | 24.731 | 34 | 13.949 | 641 | 855 | 437.760 |
| 1874 | 848 | 459.148 | 27.877 | 21 | 3.824 | 182 | 869 | 462.972 |

## ALGÉRIE ET MARSEILLE — NA

**Port de Marseille — S**

| ANNÉES | NAVIRES CHARGÉS | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | FRANÇAIS | | | ÉTRANGERS | | | TOTAL | |
| | Nombre | Tonnage | Equipage | Nombre | Tonnage | Equipage | Nombre | Tonnage |
| 1855 | 532 | 91.313 | 8.852 | 1 | 92 | 7 | 533 | 91.405 |
| 1856 | 480 | 112.456 | 9.781 | 3 | 2.671 | 12 | 488 | 115.127 |
| 1857 | 404 | 116.010 | 10.000 | » | » | » | 404 | 166.010 |
| 1858 | 420 | 117.477 | 9.706 | » | » | » | 420 | 117.477 |
| 1859 | 439 | 119.669 | 9.408 | » | » | » | 439 | 119.669 |
| 1860 | 390 | 95.432 | 7.806 | » | » | » | 390 | 95.432 |
| 1861 | 431 | 118.350 | 9.745 | » | » | » | 431 | 118.350 |
| 1862 | 500 | 147.627 | 11.980 | » | » | » | 500 | 147.627 |
| 1863 | 476 | 143.916 | 11.161 | » | » | » | 476 | 143.915 |
| 1864 | 457 | 138.232 | 10.045 | » | » | » | 457 | 138.232 |
| 1865 | 455 | 139.114 | 10.933 | 1 | 346 | 20 | 456 | 139.461 |
| 1866 | 576 | 205.367 | 13.242 | 1 | 41 | 7 | 577 | 205.408 |
| 1867 | 693 | 275.527 | 17.772 | 35 | 7.259 | 544 | 728 | 282.786 |
| 1868 | 672 | 297.855 | 19.145 | 55 | 8.708 | 507 | 727 | 306.563 |
| 1869 | 739 | 313.408 | 19.342 | 24 | 4.597 | 224 | 763 | 318.000 |
| 1870 | 683 | 238.954 | 18.959 | 26 | 4.786 | 274 | 709 | 293.740 |
| 1871 | 753 | 350.670 | 22.361 | 41 | 6.592 | 391 | 794 | 357.262 |
| 1872 | 888 | 423.368 | 27.447 | 19 | 5.252 | 293 | 907 | 428.620 |
| 1873 | 829 | 404.962 | 24.088 | 39 | 12.517 | 570 | 868 | 417.479 |
| 1874 | 883 | 445.644 | 27.951 | 32 | 5.096 | 280 | 915 | 450.740 |

## LES ET A VAPEUR RÉUNIS

**de Marseille — Entrée**

| NAVIRES SUR LEST | | | | | | | | | TOTAL des NAVIRES CHARGÉS ET SUR LEST | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| FRANÇAIS | | | ÉTRANGERS | | | TOTAL | | | | | |
| (Nom)bre | Tonnage | Equipage | Nombre | Tonnage | Equipage | Nombre | Tonnage | Equipage | Nombre | Tonnage | Equipage |
| » | » | » | 5 | 2.694 | 120 | 5 | 2.694 | 120 | 742 | 113.784 | 10.472 |
| 8 | 2.269 | 176 | 4 | 1.217 | 59 | 12 | 3.486 | 235 | 514 | 118.915 | 10.088 |
| 6 | 1.429 | 109 | » | » | » | 6 | 1.429 | 109 | 397 | 121.001 | 9.997 |
| 4 | 559 | 43 | » | » | » | 4 | 559 | 43 | 372 | 102.753 | 9.610 |
| 46 | 14.293 | 942 | » | » | » | 46 | 14.293 | 942 | 364 | 113.865 | 14.702 |
| » | » | » | » | » | » | » | » | » | 351 | 98.152 | 9.235 |
| » | » | » | » | » | » | » | » | » | 354 | 103.490 | 8.361 |
| 8 | 1.232 | 71 | » | » | » | 8 | 1.232 | 71 | 365 | 109.357 | 8.594 |
| » | » | » | » | » | » | » | » | » | 374 | 113.157 | 8.141 |
| 3 | 963 | 88 | » | » | » | 3 | 963 | 88 | 450 | 132.213 | 10.034 |
| 2 | 477 | 27 | » | » | » | 2 | 477 | 27 | 482 | 152.480 | 10.675 |
| 5 | 733 | 49 | » | » | » | 5 | 733 | 49 | 482 | 199.163 | 12.724 |
| 4 | 1.163 | 69 | 1 | 120 | 8 | 5 | 1.283 | 77 | 573 | 274.812 | 18.070 |
| 4 | 1.254 | 107 | 1 | 1.161 | 4 | 5 | 2.415 | 147 | 640 | 302.866 | 19.891 |
| 2 | 78 | 8 | » | » | » | 2 | 78 | 8 | 572 | 271.085 | 17.018 |
| 9 | 5.194 | 277 | 3 | 549 | 26 | 12 | 5.743 | 303 | 626 | 271.434 | 18.267 |
| 3 | 538 | 48 | 1 | 526 | 19 | 4 | 1.064 | 67 | 724 | 348.655 | 21.744 |
| » | » | » | 2 | 632 | 29 | 2 | 632 | 29 | 929 | 455.187 | 28.236 |
| 1 | 907 | 6 | » | » | » | 1 | 907 | 6 | 856 | 438.667 | 25.378 |
| » | » | » | » | » | » | » | » | » | 869 | 462.972 | 28.059 |

## LES ET A VAPEUR RÉUNIS

**de Marseille — Sortie**

| NAVIRES SUR LEST | | | | | | | | | TOTAL des NAVIRES CHARGÉS ET SUR LEST | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| FRANÇAIS | | | ÉTRANGERS | | | TOTAL | | | | | |
| (Nom)bre | Tonnage | Equipage | Nombre | Tonnage | Equipage | Nombre | Tonnage | Equipage | Nombre | Tonnage | Equipage |
| 3 | 545 | 40 | 74 | 16.994 | 832 | 77 | 17.539 | 872 | 610 | 108.944 | 9.231 |
| 20 | 2.629 | 191 | 11 | 5.189 | 171 | 31 | 7.809 | 362 | 514 | 122.986 | 10.267 |
| 25 | 3.104 | 213 | » | » | » | 25 | 3.104 | 213 | 429 | 119.114 | 10.213 |
| 15 | 2.669 | 185 | » | » | » | 15 | 2.669 | 185 | 435 | 120.146 | 9.890 |
| 11 | 1.142 | 146 | 3 | 857 | 35 | 14 | 2.229 | 181 | 453 | 121.968 | 9.589 |
| 29 | 3.970 | 241 | » | » | » | 29 | 3.970 | 241 | 419 | 99.402 | 8.047 |
| 19 | 2.231 | 128 | » | » | » | 19 | 2.231 | 128 | 450 | 120.581 | 9.873 |
| 13 | 1.786 | 91 | » | » | » | 13 | 1.786 | 91 | 513 | 149.418 | 12.071 |
| 12 | 1.582 | 243 | » | » | » | 12 | 1.582 | 243 | 488 | 145.498 | 11.404 |
| 81 | 16.111 | 1.265 | » | » | » | 81 | 16.111 | 1.265 | 538 | 154.348 | 11.310 |
| 68 | 14.531 | 1.219 | » | » | » | 68 | 14.531 | 1.219 | 524 | 153.991 | 12.172 |
| 19 | 2.535 | 211 | 1 | 172 | 9 | 20 | 2.707 | 220 | 597 | 208.115 | 13.469 |
| 37 | 7.213 | 606 | 1 | 260 | 12 | 38 | 7.473 | 618 | 766 | 290.259 | 18.934 |
| 48 | 11.152 | 811 | 12 | 2.410 | 142 | 60 | 13.562 | 953 | 787 | 320.125 | 20.605 |
| 16 | 4.967 | 326 | 9 | 1.854 | 97 | 25 | 6.821 | 423 | 788 | 324.821 | 19.989 |
| 28 | 13.801 | 791 | 9 | 1.753 | 22 | 37 | 15.554 | 813 | 746 | 309.294 | 20.046 |
| 22 | 4.960 | 296 | 11 | 2.586 | 109 | 33 | 7.546 | 405 | 827 | 361.808 | 23.157 |
| 83 | 19.766 | 1.064 | 34 | 9.016 | 473 | 117 | 28.782 | 1.537 | 1.024 | 457.402 | 20.277 |
| 25 | 9.060 | 477 | 40 | 16.394 | 608 | 65 | 25.454 | 1.085 | 983 | 442.938 | 25.743 |
| 43 | 22.139 | 1.142 | 51 | 15.411 | 577 | 94 | 37.550 | 1.719 | 1.009 | 448.290 | 29.950 |

Tableau n° 16.

## ÉTAT DES MOUVEMENTS DE LA GRANDE PÊCHE

PÊCHE DE LA MORUE — PORT DE MARSEILLE

| ANNÉES | ENTRÉE | | | SORTIE | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Nombre de navires | Tonnage | Equipage | Nombre de navires | Tonnage | Equipage |
| 1855 | 39 | 6.828 | 562 | » | » | » |
| 1856 | 38 | 6.355 | 532 | 3 | 619 | 33 |
| 1857 | 55 | 9.145 | 704 | 2 | 822 | 31 |
| 1858 | 46 | 8.176 | 632 | 1 | 183 | 11 |
| 1859 | 40 | 7.098 | 2.168 | 1 | 154 | 8 |
| 1860 | 37 | 6.489 | 2.014 | 2 | 464 | 29 |
| 1861 | 41 | 7.192 | 2.145 | 2 | 429 | 18 |
| 1862 | 45 | 7.802 | 2.313 | 2 | 377 | 19 |
| 1863 | 36 | 5.721 | 1.551 | 4 | 936 | 39 |
| 1864 | 44 | 6.365 | 1.371 | 2 | 276 | 16 |
| 1865 | 36 | 5.611 | 490 | 3 | 392 | 26 |
| 1866 | 33 | 4.958 | 1.169 | 3 | 328 | 25 |
| 1867 | 38 | 5.517 | 1.373 | 5 | 833 | 51 |
| 1868 | 30 | 4.778 | 1.374 | 1 | 196 | 10 |
| 1869 | 30 | 4.625 | 1.138 | 3 | 523 | 31 |
| 1870 | 32 | 4.977 | 1.134 | 5 | 763 | 43 |
| 1871 | 34 | 5.258 | 671 | 5 | 895 | 105 |
| 1872 | 47 | 6.937 | 1.435 | 9 | 1.566 | 95 |
| 1873 | 44 | 6.813 | 1.247 | 2 | 370 | 16 |
| 1874 | 45 | 6.942 | 1.701 | 15 | 2.331 | 147 |

Tableau n° 17.

## ÉTAT DES MOUVEMENTS DE LA GRANDE PÊCHE

PÊCHE DE LA MORUE — PORTS RÉUNIS

| ANNÉES | ENTRÉE | | | SORTIE | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Nombre de navires | Tonnage | Equipage | Nombre de navires | Tonnage | Equipage |
| 1855 | 390 | 52.188 | 8.841 | 425 | 57.336 | 11.084 |
| 1856 | 410 | 51.451 | 8.278 | 445 | 62.151 | 11.649 |
| 1857 | 492 | 65.340 | 11.816 | 542 | 75.502 | 14.855 |
| 1858 | 525 | 67.729 | 12.530 | 570 | 77.150 | 15.770 |
| 1859 | 505 | 66.100 | 14.170 | 601 | 82.265 | 16.422 |
| 1860 | 495 | 64.288 | 13.993 | 528 | 72.369 | 15.052 |
| 1861 | 502 | 64.243 | 14.363 | 511 | 67.510 | 14.987 |
| 1862 | 484 | 62.039 | 13.523 | 501 | 64.785 | 14.584 |
| 1863 | 484 | 58.994 | 11.800 | 507 | 63.747 | 13.678 |
| 1864 | 502 | 58.856 | 10.132 | 510 | 61.049 | 12.014 |
| 1865 | 490 | 57.655 | 9.476 | 530 | 65.929 | 12.014 |
| 1866 | 493 | 60.556 | 10.216 | 542 | 68.425 | 11.827 |
| 1867 | 523 | 62.377 | 11.004 | 566 | 67.352 | 11.221 |
| 1868 | 562 | 67.289 | 11.078 | 539 | 65.199 | 12.412 |
| 1869 | 580 | 69.863 | 10.938 | 298 | 73.674 | 12.383 |
| 1870 | 563 | 68.301 | 10.783 | 586 | 71.621 | 12.063 |
| 1871 | 437 | 53.704 | 8.214 | 507 | 64.533 | 10.323 |
| 1872 | 520 | 63.778 | 10.106 | 524 | 65.088 | 11.278 |
| 1873 | 496 | 63.686 | 9.614 | 540 | 68.292 | 11.502 |
| 1874 | 508 | 63.226 | 9.732 | 534 | 67.166 | 11.492 |

# TABLEAUX

**Nos 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26 et 27**

Tableau n° 18. — ÉTAT DE DÉVELOPPE[MENT]

| PORTS de destination | | PORTS d'expédition | POIDS DES CARGAISONS 1855 | 1856 | 1857 | 1858 | 1859 | 1860 | 1861 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | quint. mét. | quint. mét. | quint. mét. | quint. mét. | quint. mét. | quint. mét. | quint. mét. |
| MARSEILLE | Méditerranée | Port-Vendres | 12.072 | 16.091 | 17.431 | 7.626 | 12.212 | 15.954 | 5.878 |
| | | Collioure | 176 | 480 | 171 | 964 | 746 | » | » |
| | | Barcarès-d-St-Laurent | 7.070 | 5.054 | 4.441 | 7.570 | 17.702 | 31.629 | 7.667 |
| | | La Nouvelle | 79.936 | 35.080 | 44.708 | 45.201 | 40.175 | 60.473 | 41.900 |
| | | Agde | 136.131 | 62.838 | 76.800 | 54.444 | 58.529 | 50.210 | 77.539 |
| | | Cette | 325.868 | 280.020 | 353.347 | 374.331 | 378.307 | 337.916 | 345.448 |
| | | Aigues-Mortes | 6.300 | 61.920 | 223.653 | 94.521 | 24.446 | 5.656 | 11.072 |
| | | Arles | 415.613 | 460.897 | 564.085 | 499.916 | 831.034 | 704.010 | 614.119 |
| | | Port-de-Bouc | 196.063 | 120.722 | 140.178 | 181.747 | 174.407 | 113.262 | 113.461 |
| | | Ponteau | 22.808 | 41.942 | 40.032 | 46 363 | 49.273 | 37.672 | 41.958 |
| | | Carry-le-Rouet | 8.540 | 45.000 | 64.322 | 65.234 | 81.927 | 77.164 | 77.663 |
| | | Cassis | 9.803 | 3.900 | 9.261 | 21.955 | 8.678 | 24.000 | 98.609 |
| | | La Ciotat | 1.407 | 3.419 | 3.496 | 4.573 | 800 | 1.352 | 10.039 |
| | | Bandol | 17.631 | 22.608 | 21.607 | 19.713 | 22.094 | 11.468 | 4.065 |
| | | Saint-Nazaire | » | 507 | 4.154 | 4.232 | 2.992 | 2.650 | 3.700 |
| | | Les Ambriers | 23.675 | 9.562 | 12.379 | 430 | 4.757 | 2.540 | 3.332 |
| | | La Seyne | 4.088 | 4.413 | 5.630 | 12.497 | 9.164 | 7.756 | 7.934 |
| | | Toulon | 68.408 | 164.935 | 110.597 | 101.847 | 109.390 | 215.060 | 138.167 |
| | | Porquerolles | 5.145 | 7.163 | » | 300 | 6.472 | 26.296 | [illegible] |
| | | Les Peschiers | 15.460 | 6.743 | 284 | 8.610 | 4.770 | 1.100 | 2.8[illegible] |
| | | Les Salins d'Hyères | 2.940 | 21.636 | 42.895 | 41.352 | 22.988 | 10.930 | 29.1[illegible] |
| | | Lavandou | 2.600 | 446 | 1.241 | 2.010 | 2.310 | 2.635 | » |
| | | Saint-Tropez | 38.854 | 53.880 | 53.356 | 55.429 | 55.219 | 57.837 | 61.621 |
| | | Sainte-Maxime | 29.024 | 33.455 | 36.904 | 27.926 | 23.813 | 31.022 | 37.991 |
| | | Saint-Raphaël | 98.461 | 85.288 | 113.363 | 107.435 | 118.818 | 105.230 | 134.031 |
| | | Cannes | 36.726 | 50.200 | 68.226 | 50.261 | 46.838 | 48.817 | 52.218 |
| | | Golfe-Juan | 21.023 | 16.300 | 30.627 | 29.366 | 23.035 | 19.951 | 26.73[illegible] |
| | | Antibes | 36.734 | 36.342 | 88.848 | 31.951 | 46.832 | 37.526 | 32.19[illegible] |
| | | Calvi | 2.976 | 4.041 | 5.787 | 3.807 | » | 32.192 | 5.8[illegible] |
| | | L'Ile-Rousse | 1.035 | 9.741 | 10.501 | 16.256 | 23.193 | 15.617 | 18.011 |
| | | Saint-Florent | 4.950 | 4.653 | 4.195 | 9.197 | 8.684 | 7.341 | 8.425 |
| | | Centuri | 554 | 500 | 923 | 465 | » | 1.330 | 2.25[illegible] |
| | | Macinaggio | 4.376 | 11.261 | 14.573 | 12.314 | 7.887 | 10.906 | 13.[illegible] |
| | | Porticciolo | 2.039 | 2.893 | 2.005 | 994 | » | 4.626 | 3.[illegible] |
| | | Bastia | 60.101 | 109.707 | 90.552 | 95.872 | 94.947 | 124.472 | 146.357 |
| | | Nice | » | » | » | » | » | 38.016 | 61.096 |
| | | Cervione | 741 | » | 1.544 | 1.442 | » | » | 2.679 |
| | | Calzarello | 450 | 1.608 | 1.411 | 1.500 | » | » | » |
| | | Solenzara | 39.469 | 12.590 | 13.728 | 43.335 | 38.117 | » | » |
| | | Porto-Vecchio | 9.934 | 9.802 | 8.966 | 10.210 | 14.484 | 12.202 | 11.992 |
| | | Bonifacio | 1.630 | 5.303 | 12.993 | 18.936 | » | 5.643 | 12.4[illegible] |
| | | Propriano | 4.946 | 14.656 | 10.916 | 19.388 | 17.773 | 18.193 | 23.637 |
| | | Ajaccio | 12.416 | 31.734 | 31.969 | 30.460 | 32.185 | 30.189 | 35.77[illegible] |
| | | Autres ports | 28.583 | 15.427 | 18.157 | 14.443 | 27.261 | 80.144 | 122.7[illegible] |
| | | | 1.796.756 | 1.884.767 | 2.360.256 | 2.176.423 | 2.437.279 | 2.410.992 | 2.541.091 |
| | Océan | Dunkerque | 18.993 | 23.515 | 18.665 | 18.426 | 22.269 | 20.296 | 18 1[illegible] |
| | | Le Havre | 12.012 | 8.556 | 4.990 | 5.261 | 5.459 | 5.819 | 4.937 |
| | | Croisset | 3.780 | 3.867 | 2.316 | 1.682 | 903 | 2.536 | 600 |
| | | Rouen | 5.626 | 9.985 | 15.184 | 9.325 | 9.015 | 7.541 | 8.39[illegible] |
| | | Saint-Malo | » | 3.435 | 2.828 | » | 1.031 | 1.812 | » |
| | | Binic | 7.628 | 1.397 | » | » | 12 | 50 | 1.518 |
| | | Paimpol | 5.043 | 4.626 | 5.562 | 2.312 | 6.003 | 3.406 | » |
| | | Lezardrieux | 8.464 | 14.289 | 23.062 | 4.125 | 17.137 | 4.811 | » |
| | | Pontrieux | 3.189 | 962 | » | » | » | » | 1.271 |
| | | Tregnier | 5.747 | 14.895 | 14.337 | » | 7.594 | 2.286 | » |
| | | Lannion | 8.440 | 4.569 | 2.715 | » | 2.790 | » | » |
| | | Landerneau | 10.606 | 3.769 | 4.163 | » | 4.727 | » | » |
| | | Pont-l'Abbé | 814 | » | » | » | 1.335 | 750 | » |
| | | Nantes | 42.515 | 58.432 | 35.053 | 16.324 | 5.218 | » | » |
| | | Paimbœuf | » | 1.689 | 5.176 | 5.325 | » | » | » |
| | | Luçon | 1.760 | » | 5.381 | 9.152 | 4.171 | » | » |
| | | Morans | 21.852 | 16.005 | 14.210 | 9.526 | 9.102 | 3.019 | » |
| | | Bordeaux | 2.911 | 2.932 | » | 1.068 | » | » | 6.847 |
| | | Bayonne | 32.735 | 22.880 | 6.620 | 6.960 | 2.781 | 1.230 | 3.17[illegible] |
| | | Morlaix | 7.631 | 4.995 | 11.705 | » | 13.459 | » | 1.096 |
| | | Autres ports | 8.268 | 10.637 | 20.372 | 5.958 | 10.782 | 4.267 | 2.332 |
| | | Océan | 202.714 | 206.809 | 192.339 | 95.444 | 124.988 | 57.871 | 48.478 |
| | | Méditerranée | 1.796.756 | 1.884.767 | 2.360.256 | 2.176.423 | 2.437.279 | 2.410.992 | 2.543.09[illegible] |
| | | Total général | 1.999.470 | 2.091.576 | 2.552.595 | 2.271.867 | 2.562.267 | 2.468.863 | 2.591.571 |

## MOUVEMENTS DU CABOTAGE. — ENTRÉE.

| POIDS DES CARGAISONS | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1863 | 1864 | 1865 | 1866 | 1867 | 1868 | 1869 | 1870 | 1871 | 1872 | 1873 | 1874 |
| quint. mét. | quint. mét. | quint. mét. | quint. mét. | quint. mét. | quint. mét. | quint. mét. | quint. mét. | quint. mét. | quint. mét. | quint. mét. | quint. mét. |
| [illegible] | 21.163 | 22.269 | 24.200 | 18.251 | 29.979 | 49.136 | 33.807 | 47.708 | 53.361 | 33.402 | |
| » | » | » | 414 | 284 | » | 457 | 883 | » | » | » | |
| [illegible] | 19.686 | 24.654 | 22.154 | 8.492 | 7.563 | 4.928 | 10.003 | 17.292 | 1.409 | » | |
| [illegible] | 54.834 | 35.166 | 45.000 | 51.854 | 46.941 | 42.658 | 29.444 | 69.411 | 33.875 | 17.419 | |
| [illegible] | 92.588 | 96.492 | 81.238 | 87.471 | 88.181 | 70.908 | 56.399 | 108.715 | 130.923 | 71.980 | |
| [illegible] | 393.039 | 424.428 | 453.140 | 439.081 | 396.332 | 434.395 | 211.554 | 445.384 | 408.324 | 384.268 | |
| [illegible] | 1.750 | » | 6.157 | 3.721 | » | » | » | 4.123 | 1.935 | 1.800 | |
| [illegible] | 707.880 | 371.137 | 486.963 | 447.260 | 362.202 | 406.797 | 229.215 | 355.453 | 332.838 | 369.607 | |
| [illegible] | 175.470 | 237.675 | 247.141 | 264.102 | 284.215 | 330.851 | 343.467 | 513.190 | 433.183 | 532.595 | |
| [illegible] | 34.392 | 37.050 | 17.962 | 5.927 | 8.600 | » | » | » | » | » | |
| [illegible] | 35.000 | » | » | » | » | » | » | » | » | » | |
| [illegible] | 1.500 | 2.700 | 4.550 | 9.000 | 16.900 | 12.500 | 3.500 | » | 1.500 | 4.850 | |
| [illegible] | 3.067 | 18.375 | 1.472 | 2.410 | 607 | 3.171 | 1.414 | 9.114 | 19.277 | 30.548 | |
| [illegible] | 9.655 | 8.090 | 12.887 | 15.354 | 25.490 | 16.217 | 10.595 | 18.807 | 15.092 | 11.326 | |
| » | » | » | » | » | » | 495 | 11.074 | » | 279 | 1.957 | |
| [illegible] | 9.935 | » | 9.271 | 8.550 | 14.400 | » | » | 17.223 | 13.464 | 11.406 | |
| [illegible] | 13.135 | 11.048 | 21.583 | 11.430 | 13.476 | 7.797 | 6.769 | 13.396 | 8.531 | 3.137 | |
| [illegible] | 26.421 | 22.996 | 42.944 | 22.181 | 33.479 | 20.764 | 16.482 | 33.797 | 22.022 | 23.681 | |
| [illegible] | 18.289 | 29.262 | 34.783 | 35.294 | 27.947 | 44.902 | 31.330 | 41.585 | 41.937 | 40.846 | |
| [illegible] | » | » | 4.950 | 29.560 | 18.600 | 33.100 | » | 23.792 | 11.267 | 39.577 | |
| [illegible] | 7.777 | 5.012 | 5.340 | 22.306 | 51.717 | 3.753 | 31.519 | » | » | 2.298 | |
| » | » | 3.876 | 1.830 | 320 | 580 | 2.611 | 1.387 | 1.740 | » | 3.270 | |
| [illegible] | 58.422 | 74.358 | 63.462 | 38.943 | 48.407 | 36.307 | 33.163 | 37.928 | 40.351 | 48.848 | |
| [illegible] | 19.274 | 23.687 | 17.601 | 14.874 | 19.652 | 29.387 | 26.544 | 29.271 | 34.164 | 26.412 | |
| [illegible] | 36.316 | 38.584 | 46.284 | 53.076 | 42.181 | 17.134 | 88.131 | 45.933 | 93.623 | 107.461 | |
| [illegible] | 26.135 | 26.637 | 18.003 | 16.894 | 15.712 | 16.255 | 12.152 | 35.907 | 40.603 | 22.254 | |
| [illegible] | 18.909 | 15.599 | 13.540 | 15.090 | 16.031 | 12.690 | 12.496 | 18.536 | 11.878 | 12.909 | |
| [illegible] | 33.863 | 20.140 | 25.223 | 18.896 | 22.130 | 14.382 | 18.525 | 24.077 | 26.772 | 22.436 | |
| [illegible] | 3.473 | 6.797 | 10.677 | 12.243 | 12.287 | 13.252 | 5.170 | 3.001 | 681 | 14.305 | |
| [illegible] | 7.235 | 16.983 | 9.751 | 9.340 | 6.475 | 16.908 | 2.644 | 11.404 | 27.403 | 15.217 | |
| [illegible] | 7.430 | 10.792 | 22.786 | 12.898 | 10.640 | 5.865 | 3.904 | 8.350 | 5.318 | 4.700 | |
| [illegible] | 10.408 | 5.582 | 39.497 | 3.316 | 42.609 | » | » | » | 2.814 | 1.711 | |
| [illegible] | 5.809 | 2.889 | 8.800 | 2.855 | 11.944 | 8.366 | 6.210 | 24.767 | 25.565 | 6.770 | |
| [illegible] | 4.755 | 2.615 | 2.265 | 2.611 | 2 153 | 3.116 | 4.615 | 2.960 | 6.457 | 2.516 | |
| [illegible] | 139.708 | 152.327 | 114.167 | 114.312 | 130.815 | 115.360 | 47.811 | 35.5[illegible]2 | 117.349 | 107.218 | |
| [illegible] | 24.493 | 21.033 | 12.428 | 14.053 | 15.258 | 12.557 | 14.460 | 25.816 | 15.597 | 15.071 | |
| » | 1.050 | 3.600 | 1.320 | 3.480 | 2.050 | 4.450 | 1.940 | » | 1.532 | » | |
| [illegible] | » | 2.250 | 4.850 | 5.576 | 1.400 | » | 4.942 | » | 3.053 | 1.600 | |
| [illegible] | 33.871 | » | 15.831 | 2.100 | » | 11.198 | 14.003 | 34.166 | » | » | |
| [illegible] | 17.504 | 15.514 | » | 9.095 | 5.620 | 10.389 | 30.017 | 41.526 | 37.315 | 64.630 | |
| [illegible] | 8.285 | 14.592 | 7.941 | 5.863 | 1.564 | 11.820 | 6.126 | 5.535 | 889 | 11.315 | |
| [illegible] | 28.854 | 28.273 | 52.471 | 42.291 | 78.821 | 82.051 | 76.815 | 78.462 | 97.206 | 17.280 | |
| [illegible] | 38.117 | 44.891 | 41.647 | 61.981 | 54.418 | 26.183 | 31 540 | 30.662 | 31.156 | 39.248 | |
| [illegible] | 56.998 | 110.303 | 94.576 | 38.273 | 67.929 | 92.176 | 43.208 | 57.246 | 35.322 | 42.873 | |
| [illegible] | 2.246.530 | 2.188.676 | 2.146.849 | 1.975.908 | 2.035.307 | 2.025.286 | 1.515.360 | 2.276.851 | 2.192.068 | 2.168.686 | |
| [illegible] | 14.210 | 14.731 | 15.188 | 13.021 | 25.181 | 16.324 | 6.406 | 76.239 | 29.681 | 47.356 | |
| [illegible] | 17.301 | 16.483 | 3.826 | 8.632 | 4.294 | 6.530 | 1.902 | 21.473 | 26.706 | 24.096 | |
| [illegible] | » | 1.687 | 2.147 | » | 2.400 | 688 | » | 730 | » | » | |
| [illegible] | 3.787 | 921 | 84 | » | 863 | » | » | 902 | 47 | » | |
| [illegible] | 1.231 | » | » | » | » | » | » | » | » | » | |
| [illegible] | » | » | » | 786 | » | 1.154 | » | » | » | » | |
| [illegible] | 2.000 | » | » | » | » | » | » | » | » | » | |
| [illegible] | 15.106 | » | » | » | » | » | » | » | » | » | |
| [illegible] | 1.605 | » | » | » | » | 1.346 | » | » | » | » | |
| [illegible] | 1.500 | » | » | » | » | » | » | » | » | » | |
| [illegible] | 1.472 | 5.448 | » | » | » | » | » | » | » | » | |
| [illegible] | 1.273 | » | » | » | » | » | » | » | » | » | |
| [illegible] | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | |
| [illegible] | » | 736 | 1.229 | » | » | » | » | » | » | » | |
| [illegible] | 2.317 | » | » | » | » | » | » | » | » | » | |
| [illegible] | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | |
| [illegible] | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | |
| [illegible] | » | 242 | » | » | » | 784 | 4.166 | 2.547 | 2.868 | 1.410 | |
| » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | |
| [illegible] | » | 5.880 | » | 835 | » | » | » | » | » | » | |
| [illegible] | 3.630 | 1.569 | » | 6.586 | 3.006 | 5.928 | 4.117 | 5.983 | 313 | 6.866 | |
| [illegible] | 65.632 | 47.647 | 22.424 | 29.880 | 35.744 | 32.754 | 16.591 | 107.894 | 59.615 | 79.728 | |
| [illegible] | 2.246.530 | 2.188.676 | 2.146.849 | 1.975.908 | 2.035.307 | 2.025.286 | 1.515.360 | 2.276.851 | 2.192.068 | 2.168.686 | |
| [illegible] | 2.312.162 | 2.236.323 | 2.169.273 | 2.005.788 | 2.071.031 | 2.058.040 | 1.531.951 | 2.534.006 | 2.251.683 | 2.248.414 | |

TABLEAU N° 19. — ÉTAT DE DÉVELOPPE[illegible]

| PORTS d'expédition | | PORTS de destination | POIDS DES CARGAISONS 1855 | 1856 | 1857 | 1858 | 1859 | 1860 | 1861 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | quint. mét. | quint. mét. | quint. mét. | quint. mét. | quint. mét. | quint. mét. | quint. mét. |
| MARSEILLE | Méditerranée | Port-Vendres | 9.092 | 69.621 | 39.218 | 25.390 | 23.115 | 19.948 | 38.5[illegible] |
| | | Barcarès-de-S<sup>t</sup>-Laurent | 5.155 | 10.998 | 7.943 | 4.412 | 6.903 | 12.892 | 10.407 |
| | | La Nouvelle | 20.614 | 481.698 | 123.218 | 68.186 | 45.341 | 45.215 | 98.269 |
| | | Agde | 155.666 | 444.585 | 262.175 | 132.471 | 82.699 | 50.152 | 76.65[illegible] |
| | | Cette | 497.121 | 582.865 | 721.432 | 514.227 | 510.079 | 461.170 | 466.60[illegible] |
| | | Aigues-Mortes | 19.398 | 11.536 | 312 | 8.306 | 3.169 | 10.862 | 12.30[illegible] |
| | | Arles | 539.610 | 229.618 | 401.979 | 299.938 | 384.911 | 321.196 | 350.13[illegible] |
| | | Port-de-Bouc | 31.636 | 28.977 | 74.602 | 80.358 | 26.611 | 34.879 | 81.00[illegible] |
| | | Ponteau | 25.829 | 24.966 | 24.260 | 24.125 | 23.124 | 18.669 | 8.30[illegible] |
| | | La Ciotat | 14.660 | 19.146 | 7.106 | 21.696 | 10.391 | 11.189 | 5.[illegible] |
| | | Cassis | 260 | 94 | 5.386 | 6.667 | 1.386 | 350 | 5.6[illegible] |
| | | Bandol | 70.384 | 21.172 | 30.792 | 29.932 | 62.239 | 14.188 | 20.39[illegible] |
| | | Saint-Nazaire | 7.765 | 15.989 | 11.119 | 19.107 | 15.411 | 2.091 | 1.[illegible] |
| | | La Seyne | 57.024 | 76.889 | 66.104 | 55.944 | 87.404 | 22.687 | 10.3[illegible] |
| | | Toulon | 308.827 | 448.048 | 290.961 | 265.163 | 263.967 | 137.852 | 153.[illegible] |
| | | Porquerolles | 11.549 | 1.378 | » | » | » | » | [illegible] |
| | | Les Salins d'Hyères | 1.050 | 1.210 | 4.870 | 6.654 | 13.348 | 8.956 | [illegible] |
| | | Sainte-Maxime | 1.134 | 1.533 | 2.076 | 7.530 | 1.181 | 1.103 | [illegible] |
| | | Saint-Raphaël | 22.585 | 42.378 | 28.750 | 32.258 | 17.424 | 8.387 | 35.[illegible] |
| | | Saint-Tropez | 14.497 | 20.747 | 43.572 | 12.086 | 17.606 | 28.264 | 19.[illegible] |
| | | Cannes | 73.575 | 125.760 | 115.179 | 58.230 | 59.248 | 69.913 | 79.70[illegible] |
| | | Antibes | 11.798 | 30.816 | 27.996 | 41.141 | 27.640 | 32.559 | 38.3[illegible] |
| | | Nice | » | » | » | » | » | 54.362 | 115.2[illegible] |
| | | Lavandou | 958 | 603 | » | » | » | » | [illegible] |
| | | Calvi | 6.347 | 6.591 | 8.700 | 6.304 | 10.553 | 11.678 | 10.3[illegible] |
| | | L'Ile-Rousse | 13.026 | 24.187 | 13.876 | 16.599 | 20.179 | 24.944 | 23.38[illegible] |
| | | Saint-Florent | 1.584 | 1.814 | 1.139 | 2.993 | 8.461 | 4.488 | [illegible].986 |
| | | Centuri | 300 | 1.263 | 1.823 | 2.008 | 2.531 | 5.493 | 2.5[illegible] |
| | | Porticiolo | 185 | 404 | 237 | » | 3.023 | » | [illegible] |
| | | Macinaggio | 943 | 899 | 2.021 | 2.900 | 2.761 | 4.149 | 3.8[illegible] |
| | | Bastia | 44.978 | 57.329 | 69.545 | 64.552 | 84.668 | 81.204 | 69.57[illegible] |
| | | Cervione | 492 | 651 | 563 | 373 | 508 | » | [illegible] |
| | | Bonifacio | 2.258 | 3.618 | 3.165 | 6.919 | 4.667 | 5.464 | 5.9[illegible] |
| | | Porto-Vecchio | » | 270 | 438 | » | » | » | [illegible] |
| | | Propriano | 1.664 | 2.490 | 3.227 | 2.485 | 3.020 | 2.477 | [illegible] |
| | | Ajaccio | 20.668 | 38.231 | 37.679 | 38.611 | 54.199 | 43.014 | 46.[illegible] |
| | | Autres ports | 5.414 | 3.424 | 3.317 | 4.948 | 7.976 | 23.785 | [illegible] |
| | | | 1.998.046 | 2.831.798 | 2.434.775 | 1.862.413 | 1.885.783 | 1.574.100 | 1.820.[illegible] |
| | Océan | Dunkerque | 30.600 | 24.610 | 68.839 | 51.984 | 45.307 | 44.056 | 75.7[illegible] |
| | | Saint-Valéry | 23.459 | 27.023 | 28.462 | 33.664 | 18.143 | 23.483 | 15.[illegible] |
| | | Le Havre | 52.873 | 25.978 | 49.106 | 55.237 | 47.886 | 50.356 | 26.73[illegible] |
| | | Rouen | 79.423 | 66.953 | 81.933 | 85.708 | 65.752 | 70.582 | 44.[illegible] |
| | | Caen | 17.461 | 20.056 | 29.806 | 30.921 | 20.735 | 23.997 | [illegible] |
| | | Granville | 1.985 | 2.868 | 2.821 | » | 1.721 | 3.543 | 6.9[illegible] |
| | | Saint-Malo | 8.419 | 4.949 | 7.838 | 9.362 | 23.206 | 11.839 | 21.[illegible] |
| | | Saint-Servan | 584 | 311 | 784 | 469 | 17.709 | 12.803 | 11.[illegible] |
| | | Le Légué | 6.749 | 7.338 | 911 | 501 | 3.293 | 12.670 | 18.0[illegible] |
| | | Binic | 618 | 576 | 7.318 | 7.745 | 9.158 | 5.347 | 7.[illegible] |
| | | Paimpol | 425 | 463 | 767 | 425 | 2.796 | 208 | [illegible] |
| | | Portrieux | » | 248 | 207 | 292 | 1.608 | 534 | 2.771 |
| | | Morlaix | 3.409 | 2.399 | 3.265 | 2.274 | 2.738 | 2.144 | 2.[illegible] |
| | | Brest | 5.339 | 4.843 | 5.957 | 4.821 | 7.901 | 11.660 | 24.[illegible] |
| | | Nantes | 59.745 | 57.072 | 61.498 | 34.684 | 50.482 | 65.966 | 49.81[illegible] |
| | | Lorient | » | 119 | » | » | 2.400 | 5.189 | 2.8[illegible] |
| | | Morans | 5.327 | 4.652 | 7.291 | 6.314 | 7.736 | 4.777 | 8.[illegible] |
| | | Les Sables | » | » | 102 | » | 2.243 | 4.460 | 1.71[illegible] |
| | | La Rochelle | 1.839 | 620 | » | » | » | 2.147 | |
| | | Bordeaux | 1.585 | 10.542 | 7.864 | 19.308 | 1.207 | 10.398 | 8.7[illegible] |
| | | Bayonne | » | » | 4.002 | 522 | 971 | 1.218 | 9.[illegible] |
| | | Autres ports | 666 | 89 | 136 | 8.455 | 10.106 | 4.500 | [illegible] |
| | | Océan | 300.506 | 261.709 | 368.907 | 352.686 | 343.098 | 371.958 | 383.[illegible] |
| | | Méditerranée | 1.998.046 | 2.831.798 | 2.434.775 | 1.862.413 | 1.885.743 | 1.574.100 | 1.820.[illegible] |
| | | Total général | 2.298.552 | 3.093.507 | 2.803.682 | 2.215.099 | 2.228.841 | 1.946.058 | 2.204.[illegible] |

# [illegible]OUVEMENTS DU CABOTAGE. — SORTIE.

| POIDS DES CARGAISONS | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| [illegible]3 | 1864 | 1865 | 1866 | 1867 | 1868 | 1869 | 1870 | 1871 | 1872 | 1873 | 1874 |
| [illegible] | quint. mét. | quint. mét. | quint. mét. | quint. mét. | quint. mét. | quint. mét. | quint. mét. | quint. mét. | quint. mét. | quint. mét. | quint. mét. |
| [illegible] | 42.717 | 35.204 | 24.691 | 23.626 | 49.336 | 38.854 | 21.735 | 41.941 | 26.503 | 35.369 | |
| [illegible] | 3.205 | 1.327 | 8.474 | 1·720 | 2.662 | 452 | » | » | 255 | » | |
| [illegible] | 54.101 | 33.247 | 34.161 | 35.253 | 34.727 | 22.551 | 34.131 | 25.462 | 14.756 | 13.319 | |
| [illegible] | 114.576 | 117.078 | 104.802 | 119.007 | 135.917 | 127.750 | 106.427 | 139.286 | 120.814 | 127.445 | |
| [illegible] | 515.119 | 440.690 | 356.256 | 444.090 | 605.254 | 649.075 | 512.781 | 487.905 | 339.793 | 347.124 | |
| [illegible] | 2.517 | 991 | » | » | » | 192 | » | » | » | » | |
| [illegible] | 377.360 | 347.375 | 352.985 | 621.743 | 509.463 | 568.370 | 376.393 | 516.786 | 302.830 | 399.011 | |
| [illegible] | 111.622 | 101.602 | 77.102 | 139.874 | 199.936 | 163.827 | 128.856 | 184.520 | 87.969 | 93.545 | |
| [illegible] | 10.613 | 8.621 | 248 | » | » | » | » | » | » | » | |
| [illegible] | 8.043 | 27.154 | 12.536 | 15.475 | 15.472 | 15.156 | 21.231 | 6.205 | 193.811 | 209.898 | |
| | » | 81 | 200 | » | » | » | 16.232 | » | 146 | » | |
| [illegible] | 17.218 | 5.230 | 27.333 | 31.877 | 28.415 | 27.291 | 12.441 | 16.367 | 22.585 | 16.531 | |
| [illegible] | 4.232 | 1.957 | 1.970 | 720 | 6.147 | 5.388 | 1.000 | 5.235 | 2.917 | 2.700 | |
| [illegible] | 21.147 | 26.927 | 21.470 | 10.423 | 11.294 | 9.748 | 8.796 | 30.275 | 12.308 | 28.365 | |
| [illegible] | 134.912 | 94.789 | 88.312 | 87.913 | 81.936 | 78.278 | 74.169 | 39.932 | 48.484 | 59.490 | |
| [illegible] | » | 3.596 | 18.460 | 40.418 | 14.160 | 11.710 | 7.589 | 21.400 | 12.986 | 25.910 | |
| [illegible] | 3.186 | 1.349 | 1.320 | 507 | » | 644 | » | » | 684 | 2.067 | |
| [illegible] | 1.136 | 411 | 946 | 760 | » | 1.601 | 2.840 | 2.220 | 2.858 | 2.300 | |
| [illegible] | 6.730 | 6.109 | 2.230 | 736 | 1.465 | 1.075 | » | 2.341 | 2.182 | 3.097 | |
| [illegible] | 26.687 | 21.719 | 26.146 | 27.104 | 31.299 | 35.025 | 21.933 | 21.959 | 25.250 | 29.861 | |
| [illegible] | 82.725 | 45.787 | 45.168 | 47.596 | 88.517 | 99.138 | 76.495 | 63.931 | 71.047 | 46.360 | |
| [illegible] | 36.140 | 35.695 | 33.053 | 21.057 | 23.743 | 22.719 | 26.680 | 21.212 | 11.633 | 14.284 | |
| [illegible] | 324.771 | 171.190 | 99.317 | 112.368 | 163.597 | 183.569 | 133.213 | 114.454 | 94.401 | 196.890 | |
| [illegible] | 772 | 400 | 598 | » | » | » | » | » | » | 1.807 | |
| [illegible] | 12.854 | 7.215 | 7.667 | 6.988 | 10.086 | 20.901 | 22.984 | 63.867 | 17.071 | 12.682 | |
| [illegible] | 26.954 | 22.861 | 22.846 | 24.366 | 28.593 | » | 18.877 | 49.844 | 37.972 | 22.284 | |
| [illegible] | 2.284 | 4.882 | 5.930 | 6.765 | 4.880 | 3.972 | 3.283 | 4.277 | 4.019 | 4.712 | |
| [illegible] | 4.521 | 3.794 | 3.806 | 2.739 | 5.015 | 5.051 | 1.376 | 5.142 | 8.381 | 6.192 | |
| [illegible] | » | 805 | 1.583 | 1.156 | 1.005 | » | 1.500 | » | 1.831 | 828 | |
| [illegible] | 7.162 | 7.254 | 4.922 | 7.866 | 7.067 | 4.960 | 4.577 | 4.278 | 4.761 | 4.304 | |
| [illegible] | 103.927 | 100.485 | 107.642 | 114.873 | 120.208 | 108.991 | 91.648 | 83.070 | 106.284 | 468.576 | |
| [illegible] | » | 334 | 1.037 | 562 | 1.230 | » | 2.298 | » | 1.831 | » | |
| [illegible] | 4.524 | 7.996 | 6.392 | 4.617 | 5.600 | 4.715 | 8.461 | 4.476 | 6.169 | 6.635 | |
| [illegible] | » | » | 323 | 2.817 | 872 | » | » | » | 382 | » | |
| [illegible] | 4.936 | 8.270 | 24.534 | 1.033 | 7.658 | 4.218 | 8.820 | 10.204 | 17.701 | 31.373 | |
| [illegible] | 84.789 | 72.202 | 71.870 | 6.159 | 83.226 | 84.583 | 63.134 | 62.082 | 67.965 | 63.169 | |
| [illegible] | 25.581 | 25.830 | 28.861 | 101.821 | 50.669 | 41.234 | 81.497 | 22.523 | 15.451 | 19.664 | |
| [illegible] | 2.066.261 | 1.790.570 | 1.620.211 | 2.054.019 | 2.329.449 | 2.378.095 | 2.843.427 | 2.051.754 | 1.684.050 | 2.293.792 | |
| [illegible] | 28.705 | 20.188 | 36.744 | 59.479 | 20.568 | 29.125 | 18.847 | 125.790 | 95.389 | 75.394 | |
| [illegible] | 19.634 | 2.724 | » | » | » | » | » | » | 3.630 | 4.382 | |
| [illegible] | 40.860 | 45.742 | 22.531 | 13.314 | 9.348 | 15.121 | 12.902 | 151.241 | 102.978 | 69.169 | |
| [illegible] | 49.920 | 40.772 | 42.864 | 21.736 | 30.195 | 40.624 | 31.682 | 27.520 | 47.568 | 25.887 | |
| [illegible] | 14.781 | 15.979 | 16.292 | 16.640 | 18.542 | 94.300 | 14.536 | 20.548 | 124.336 | 34.644 | |
| [illegible] | 4.234 | 3.253 | 2.238 | 1.759 | 2.964 | 2.657 | » | » | » | 1.110 | |
| [illegible] | 14.617 | 2.536 | 10.579 | 11.509 | 12.049 | 16.428 | 16.934 | 24.513 | 24.642 | 19.711 | |
| [illegible] | 1.570 | 6.205 | 833 | 205 | 169 | 1.215 | 1.647 | » | 1.206 | 4.641 | |
| [illegible] | 10.426 | 12.239 | 7.883 | 7.010 | » | 12.465 | 2.899 | 7.102 | 8.157 | 7.121 | |
| [illegible] | 310 | » | 128 | 39 | 220 | 8.807 | 518 | » | » | 4.811 | |
| [illegible] | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | |
| [illegible] | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | |
| | 4.996 | 4.986 | 2.369 | 1.943 | » | » | » | » | » | » | |
| [illegible] | 3.831 | 1.839 | 3.174 | » | 6.639 | 1.413 | 7.097 | 6.086 | 12.416 | » | |
| [illegible] | 61.549 | 7.484 | 67.139 | 60.809 | 53.622 | 84.247 | 78.998 | 54.819 | 48.124 | 53.466 | |
| [illegible] | » | » | » | » | 8.806 | » | » | » | 1.242 | » | |
| [illegible] | 3.124 | 3.222 | 3.560 | » | » | » | » | » | » | » | |
| [illegible] | » | » | » | » | » | 2.000 | 1.600 | 4.300 | 4.500 | 2.200 | |
| | 4.563 | » | » | 310 | » | » | » | » | » | » | |
| [illegible] | 9.827 | 8.710 | 125 | 210 | 6.040 | 6.429 | 673 | 7.843 | 2.211 | 7.764 | |
| [illegible] | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | |
| [illegible] | » | 40 | 6.198 | 4.838 | 12.000 | 3.787 | 6.731 | 85.153 | 28.640 | 20.227 | |
| [illegible] | 271.987 | 170.889 | 222.657 | 199.801 | 176.201 | 243.568 | 195.084 | 464.915 | 505.039 | 332.527 | |
| [illegible] | 2.066.261 | 1·790.570 | 1.620.211 | 2.054.019 | 2.329.449 | 2.370.095 | 1.843.427 | 2.051.754 | 1.684.050 | 2.293.792 | |
| [illegible] | 2.338.248 | 1.961.459 | 1.842.868 | 2.253.820 | 2.505.650 | 2.613.663 | 2.088.511 | 2.516.669 | 2.189.089 | 2.628.319 | |

T

## SITUATION DE LA M

**Port de Mar**

| ANNÉES | SITUATION | | ACCROISSEMENTS | | | | | | | TOTAL des ACCROISSEMENTS |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | FRANCISATIONS NOUVELLES | | | | CHANGEMENTS de PORT D'ATTACHE | | AUGMENTATION DE TONNAGE DES NAVIRES | |
| | | | Constructions françaises | | Constructions étrangères | | | | | |
| | Nombre de navires | Tonnage | Nombre de navires | Tonnage | Nombre de navires | Tonnage | Nombre de navires | Tonnage | | Nombre de navires |
| 1855 | 778 | 89.973 | 27 | 5.226 | » | » | 82 | 14.437 | 327 | 109 |
| 1856 | 822 | 101.242 | 59 | 21.825 | » | » | 62 | 10.072 | 137 | 121 |
| 1857 | 865 | 122.635 | 70 | 14.841 | » | » | 49 | 7.830 | 11 | 119 |
| 1858 | 861 | 129.224 | 29 | 4.062 | » | » | 36 | 4.966 | 22 | [illegible] |
| 1859 | 830 | 123.052 | 15 | 1.648 | » | » | 33 | 5.409 | 8 | [illegible] |
| 1860 | 793 | 118.376 | 32 | 3.319 | » | » | 39 | 7.440 | » | [illegible] |
| 1861 | 738 | 110.219 | 26 | 1.117 | » | » | 31 | 4.860 | 133 | 57 |
| 1862 | 723 | 104.713 | 32 | 2.700 | » | » | 30 | 4.945 | » | [illegible] |
| 1863 | 724 | 103.379 | 29 | 3.603 | » | » | 43 | 8.185 | » | 72 |
| 1864 | 722 | 103.063 | 44 | 6.739 | » | » | 17 | 2.801 | » | 61 |
| 1865 | 710 | 101.278 | 23 | 2.660 | » | » | 24 | 4.446 | » | [illegible] |
| 1866 | 651 | 92.385 | 17 | 4.172 | » | » | 23 | 3.983 | 19 | [illegible] |
| 1867 | 624 | 87.790 | 46 | 10.241 | » | » | 13 | 3.327 | » | [illegible] |
| 1868 | 612 | 89.163 | 28 | 6.384 | » | » | 20 | 5.364 | » | [illegible] |
| 1869 | 586 | 88.131 | 34 | 6.756 | » | » | 22 | 3.534 | 55 | 56 |
| 1870 | 585 | 87.454 | 26 | 4.500 | » | » | 14 | 3.129 | » | [illegible] |
| 1871 | 568 | 85.708 | 26 | 5.934 | » | » | 13 | 4.007 | » | [illegible] |
| 1872 | 559 | 87.639 | 23 | 1.742 | 25 | 8.300 | 22 | 3.147 | » | [illegible] |
| 1873 | 573 | 88.028 | 15 | 506 | 20 | 7.106 | 21 | 3.899 | 45 | [illegible] |
| 1874 | 565 | 86.587 | 18 | 2.768 | 16 | 4.540 | 25 | 4.572 | 24 | [illegible] |

## SITUATION DE LA M

**Ports**

| ANNÉES | SITUATION | | ACCROISSEMENTS | | | | | | | TOTAL des ACCROISSEMENTS |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | FRANCISATIONS NOUVELLES | | | | CHANGEMENTS de PORT D'ATTACHE | | AUGMENTATION DE TONNAGE DES NAVIRES | |
| | | | Constructions françaises | | Constructions étrangères | | | | | |
| | Nombre de navires | Tonnage | Nombre de navires | Tonnage | Nombre de navires | Tonnage | Nombre de navires | Tonnage | | Nombre de navires |
| 1855 | 14.200 | 784.636 | 760 | 90.546 | » | » | 320 | 38.993 | 1.385 | [illegible] |
| 1856 | 14.023 | 826.663 | 1.244 | 153.363 | » | » | 345 | 27.372 | 1.140 | [illegible] |
| 1857 | 14.448 | 934.657 | 1.363 | 106.346 | » | » | 306 | 24.931 | 831 | [illegible] |
| 1858 | 14.849 | 980.597 | 959 | 61.146 | » | » | 242 | 19.942 | 734 | [illegible] |
| 1859 | 14.863 | 983.237 | 638 | 34.649 | » | » | 201 | 18.833 | 650 | [illegible] |
| 1860 | 14.708 | 960.935 | 861 | 36.428 | » | » | 333 | 27.220 | 608 | [illegible] |
| 1861 | 14.608 | 928.099 | 894 | 37.506 | » | » | 309 | 23.693 | 729 | [illegible] |
| 1862 | 14.737 | 910.727 | 831 | 42.717 | » | » | 357 | 28.190 | 998 | [illegible] |
| 1863 | 14.794 | 903.357 | 760 | 50.059 | » | » | 335 | 28.927 | 565 | [illegible] |
| 1864 | 14.746 | 900.272 | 860 | 51.119 | » | » | 349 | 37.092 | 801 | [illegible] |
| 1865 | 14.820 | 900.635 | 931 | 61.886 | » | » | 307 | 29.903 | 398 | [illegible] |
| 1866 | 14.867 | 899.710 | 988 | 58.532 | » | » | 334 | 28.234 | 695 | [illegible] |
| 1867 | 15.230 | 914.974 | 901 | 68.972 | » | » | 294 | 26.513 | 1.936 | [illegible] |
| 1868 | 15.182 | 915.521 | 850 | 62.731 | » | » | 283 | 24.867 | 469 | [illegible] |
| 1869 | 15.182 | 923.289 | 966 | 61.596 | » | » | 288 | 21.983 | 317 | [illegible] |
| 1870 | 15.265 | 929.448 | 868 | 51.670 | » | » | 259 | 20.087 | 279 | [illegible] |
| 1871 | 14.929 | 909.826 | 662 | 44.863 | » | » | 288 | 20.971 | 434 | [illegible] |
| 1872 | 14.786 | 917.333 | 1.109 | 36.227 | 82 | 23.761 | 330 | 31.457 | 560 | [illegible] |
| 1873 | 15.062 | 911.613 | 910 | 29.324 | 54 | 13.568 | 283 | 26.959 | 276 | [illegible] |
| 1874 | 15.043 | 882.866 | 862 | 26.662 | 66 | 11.968 | 331 | 24.288 | 896 | [illegible] |

## …HANDE A VOILES

**… de Marseille**

| EXTINCTIONS | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| …PÈCEMENTS | | NAUFRAGES | | VENTE à L'ÉTRANGER | | PRISES ou CONFISCATIONS | | CHANGEMENTS de PORT D'ATTACHE | | DIMINUTION DE TONNAGE DES NAVIRES | TOTAL des EXTINCTIONS | |
| …bre … …res | Tonnage | Nombre de navires | Tonnage | Nombre de navires | Tonnage | Nombre de navires | Tonnage | Nombre de navires | Tonnage | | Nombre de navires | Tonnage |
| 15 | 2.471 | 43 | 5.787 | 2 | 140 | » | » | 5 | 316 | 7 | 65 | 8.721 |
| 21 | 2.308 | 32 | 4.745 | 7 | 1.310 | » | » | 16 | 2.160 | 118 | 78 | 10.641 |
| 46 | 5.058 | 60 | 8.680 | 7 | 1.164 | » | » | 10 | 1.187 | 4 | 128 | 16.093 |
| 25 | 4.053 | 45 | 7.138 | 10 | 2.248 | » | » | 15 | 1.783 | » | 96 | 15.223 |
| 29 | 4.077 | 43 | 5.712 | 4 | 1.416 | » | » | 9 | 507 | 29 | 85 | 11.741 |
| 41 | 5.099 | 56 | 9.866 | 10 | 1.550 | 1 | 227 | 25 | 2.148 | 26 | 126 | 18.916 |
| 26 | 3.057 | 35 | 6.740 | 2 | 1.455 | » | » | 9 | 959 | 25 | 72 | 12.236 |
| 12 | 514 | 32 | 6.238 | 1 | 7 | » | » | 16 | 2.175 | 45 | 61 | 8.979 |
| 21 | 3.251 | 33 | 5.988 | 5 | 591 | » | » | 16 | 2.232 | 42 | 74 | 12.104 |
| 21 | 3.153 | 30 | 5.834 | 5 | 471 | » | » | 17 | 1.801 | 66 | 73 | 11.325 |
| 35 | 3.703 | 42 | 6.988 | 8 | 2.384 | » | » | 21 | 2.902 | 22 | 106 | 15.999 |
| 21 | 4.117 | 26 | 5.432 | 2 | 1.126 | » | » | 18 | 2.085 | 9 | 67 | 12.769 |
| 26 | 4.076 | 26 | 4.674 | 2 | 303 | » | » | 19 | 3.003 | 139 | 71 | 12.195 |
| 39 | 6.738 | 15 | 2.550 | 5 | 1.364 | » | » | 15 | 2.126 | 2 | 74 | 12.780 |
| 34 | 4.533 | 23 | 4.101 | 3 | 828 | » | » | 7 | 1.560 | » | 57 | 11.022 |
| 4 | 792 | 33 | 6.224 | 7 | 901 | » | » | 18 | 1.430 | 28 | 57 | 9.873 |
| 3 | 518 | 24 | 4.767 | 10 | 1.194 | » | » | 1 | 287 | 330 | 38 | 7.096 |
| 6 | 1.166 | 25 | 5.151 | 15 | 4.201 | » | » | 10 | 2.262 | 40 | 56 | 12.820 |
| 5 | 290 | 41 | 8.134 | 7 | 2.725 | » | » | 11 | 1.846 | 2 | 64 | 12.997 |
| 23 | 3.301 | 43 | 7.910 | 19 | 5.374 | » | » | 9 | 1.559 | 306 | 94 | 18.450 |

## …HANDE A VOILES

**… réunis**

| EXTINCTIONS | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| …PLACEMENTS | | NAUFRAGES | | VENTE à L'ÉTRANGER | | PRISES ou CONFISCATIONS | | CHANGEMENTS de PORT D'ATTACHE | | DIMINUTION DE TONNAGE DES NAVIRES | TOTAL des EXTINCTIONS | |
| …re … …es | Tonnage | Nombre de navires | Tonnage | Nombre de navires | Tonnage | Nombre de navires | Tonnage | Nombre de navires | Tonnage | | Nombre de navires | Tonnage |
| [illegible] | 16.084 | 351 | 31.764 | 16 | 1.621 | » | » | 316 | 38.866 | 564 | 1.257 | 88.899 |
| [illegible] | 15.899 | 274 | 25.318 | 22 | 1.936 | 2 | 86 | 367 | 29.964 | 675 | 1.163 | 73.878 |
| [illegible] | 17.519 | 360 | 37.162 | 28 | 3.661 | » | » | 322 | 26.997 | 961 | 1.272 | 86.800 |
| [illegible] | 18.640 | 365 | 35.519 | 28 | 5.074 | 4 | 396 | 236 | 18.554 | 999 | 1.187 | 79.182 |
| [illegible] | 15.193 | 270 | 38.850 | 34 | 7.428 | » | » | 208 | 19.152 | 830 | 994 | 76.453 |
| [illegible] | 18 805 | 360 | 39.500 | 56 | 12.010 | 2 | 231 | 316 | 25.422 | 1.124 | 1.294 | 97.092 |
| [illegible] | 14.581 | 269 | 30.522 | 40 | 9.796 | » | » | 299 | 23.530 | 869 | 1.073 | 79.298 |
| [illegible] | 13.496 | 247 | 27.671 | 37 | 7.378 | » | » | 271 | 29.585 | 912 | 1.131 | 79.042 |
| [illegible] | 13.861 | 272 | 30.802 | 45 | 8.932 | 1 | 58 | 329 | 27.898 | 1.045 | 1.142 | 82.591 |
| [illegible] | 16.535 | 256 | 29.521 | 42 | 6.554 | 2 | 42 | 336 | 35.300 | 697 | 1.135 | 88.649 |
| [illegible] | 24.116 | 291 | 31.554 | 25 | 4.197 | 1 | 352 | 326 | 31.921 | 626 | 1.184 | 92.766 |
| [illegible] | 20.188 | 226 | 24.809 | 19 | 3.733 | 2 | 401 | 252 | 22.368 | 638 | 259 | 72.187 |
| [illegible] | 23.119 | 309 | 35.831 | 25 | 4.547 | » | » | 367 | 32.548 | 829 | 1.243 | 96.874 |
| [illegible] | 27.572 | 239 | 24.228 | 18 | 3.381 | » | » | 278 | 24.489 | 629 | 1.135 | 80.299 |
| [illegible] | 26.737 | 267 | 25.548 | 14 | 2.351 | » | » | 267 | 19.970 | 865 | 1.112 | 75.471 |
| [illegible] | 10.589 | 431 | 37.596 | 51 | 10.891 | 1 | 1 | 269 | 20.641 | 940 | 1.463 | 80.638 |
| [illegible] | 11.832 | 229 | 25.837 | 54 | 18.224 | 1 | 1.248 | 242 | 16.054 | 1.567 | 1.093 | 69.761 |
| [illegible] | 8.628 | 212 | 25.020 | 68 | 16.087 | » | » | 525 | 47.186 | 804 | 1.245 | 97.725 |
| [illegible] | 12.786 | 342 | 40.745 | 64 | 17.729 | » | » | 279 | 25.465 | 2.149 | 1.268 | 98.874 |
| [illegible] | 11.803 | 383 | 32.894 | 85 | 26.202 | » | » | 348 | 26.630 | 9.425 | 1.300 | 103.954 |

Ta

## SITUATION DE LA MA

### Port de Mars

| ANNÉES | SITUATION | | ACCROISSEMENTS | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | FRANCISATIONS NOUVELLES | | | | CHANGEMENTS de PORTS D'ATTACHE | | AUGMENTATION DE TONNAGE DES NAVIRES | TOTAL des ACCROISSEM |
| | | | Constructions françaises | | Constructions étrangères | | | | | |
| | Nombre de navires | Tonnage | Nombre de navires | Tonnage | Nombre de navires | Tonnage | Nombre de navires | Tonnage | | Nombre de navires |
| 1855............ | 73 | 20.537 | 17 | 7.850 | » | » | 7 | 2.289 | » | 24 |
| 1856............ | 91 | 29.618 | 23 | 9.477 | » | » | 1 | 161 | » | [illegible] |
| 1857............ | 110 | 38.541 | 21 | 5.677 | » | » | » | » | 63 | 21 |
| 1858 ........... | 124 | 42.632 | 8 | 2.384 | » | » | 2 | 332 | » | [illegible] |
| 1859............ | 122 | 42.483 | 1 | 1.168 | » | » | 1 | 388 | » | 2 |
| 1860............ | 115 | 41.742 | 7 | 5.509 | » | » | 3 | 384 | 23 | 10 |
| 1861............ | 116 | 45.036 | 12 | 6.642 | » | » | 3 | 305 | 63 | 15 |
| 1862............ | 127 | 50.912 | 11 | 4.032 | » | » | 9 | 1.352 | 65 | 20 |
| 1863............ | 131 | 52.582 | 12 | 7.203 | » | » | 1 | 283 | 104 | 13 |
| 1864............ | 133 | 56.719 | 15 | 7.457 | » | » | 5 | 993 | 393 | 20 |
| 1865............ | 148 | 64.940 | 14 | 5.633 | » | » | » | » | 271 | [illegible] |
| 1866............ | 147 | 66.150 | 14 | 7.745 | » | » | 10 | 1.563 | » | [illegible] |
| 1867............ | 161 | 73.443 | 22 | 10.519 | » | » | 5 | 1.002 | 260 | 27 |
| 1868............ | 180 | 83.666 | 16 | 4.768 | » | » | 2 | 223 | » | [illegible] |
| 1869............ | 190 | 85.707 | 18 | 10.363 | » | » | 1 | 71 | 388 | 19 |
| 1870............ | 197 | 91.850 | 9 | 4.918 | » | » | 1 | 152 | 221 | [illegible] |
| 1871............ | 199 | 95.879 | 6 | 4.357 | » | » | 1 | 24 | 158 | 7 |
| 1872............ | 195 | 96.335 | 18 | 9.702 | 14 | 5.935 | 2 | 364 | 399 | 29 |
| 1873............ | 210 | 106.457 | 8 | 2.331 | 1 | 619 | » | » | 850 | 9 |
| 1874............ | 204 | 107.280 | 11 | 5.557 | 7 | 3.746 | 3 | 132 | 4.791 | 21 |

## SITUATION DE LA MA

### Ports res

| ANNÉES | SITUATION | | ACCROISSEMENTS | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | FRANCISATIONS NOUVELLES | | | | CHANGEMENTS de PORTS D'ATTACHE | | AUGMENTATION DE TONNAGE DES NAVIRES | TOTAL des ACCROISSEM |
| | | | Constructions françaises | | Constructions étrangères | | | | | |
| | Nombre de navires | Tonnage | Nombre de navires | Tonnage | Nombre de navires | Tonnage | Nombre de navires | Tonnage | | Nombre de navires |
| 1855............ | 196 | 35.046 | 43 | 12.942 | » | » | 18 | 3.605 | 13 | 61 |
| 1856............ | 225 | 45.493 | 65 | 20.658 | » | » | 6 | 2.114 | 9 | 71 |
| 1857............ | 273 | 63.926 | 70 | 10.564 | » | » | 3 | 384 | 63 | 73 |
| 1858............ | 327 | 71.979 | 29 | 5.281 | » | » | 9 | 1.238 | » | [illegible] |
| 1859............ | 324 | 66.587 | 15 | 2.567 | » | » | 19 | 2.086 | 25 | [illegible] |
| 1860............ | 324 | 65.006 | 14 | 6.764 | » | » | 5 | 498 | 23 | 19 |
| 1861............ | 314 | 66.025 | 26 | 7.594 | » | » | 9 | 791 | 63 | [illegible] |
| 1862............ | 327 | 73.267 | 32 | 9.727 | » | » | 19 | 3.215 | 155 | 51 |
| 1863............ | 338 | 78.981 | 24 | 9.408 | » | » | 18 | 2.235 | 104 | [illegible] |
| 1864............ | 346 | 84.963 | 25 | 13.531 | » | » | 8 | 1.688 | 434 | [illegible] |
| 1865............ | 364 | 97.884 | 43 | 15.431 | » | » | 3 | 551 | 271 | [illegible] |
| 1866............ | 384 | 108.279 | 33 | 17.458 | » | » | 33 | 7.801 | » | [illegible] |
| 1867............ | 407 | 127.777 | 39 | 12.155 | » | » | 7 | 1.035 | 260 | [illegible] |
| 1868............ | 420 | 133.158 | 33 | 6.252 | » | » | 10 | 783 | » | [illegible] |
| 1869............ | 433 | 135.259 | 38 | 12.282 | » | » | 11 | 549 | 388 | [illegible] |
| 1870............ | 439 | 142.948 | 36 | 11.135 | » | » | 5 | 465 | 238 | [illegible] |
| 1871............ | 454 | 151.222 | 42 | 13.678 | » | » | 3 | 1.273 | 304 | [illegible] |
| 1872............ | 473 | 159.597 | 37 | 14.470 | 32 | 11.124 | 7 | 2.419 | 761 | [illegible] |
| 1873............ | 512 | 177.462 | 27 | 10.106 | 13 | 4.078 | 9 | 478 | 2.818 | [illegible] |
| 1874............ | 516 | 185.165 | 27 | 8.225 | 15 | 5.436 | 10 | 2.552 | 6.597 | [illegible] |

## HANDE A VAPEUR

**: de Marseille**

| | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| EXTINCTIONS | | | | | | | | | | | | | |
| PÈCEMENTS | | NAUFRAGES | | VENTE à L'ÉTRANGER | | PRISES ou CONFISCATIONS | | CHANGEMENTS de PORTS D'ATTACHE | | DIMINUTION DE TONNAGE DES NAVIRES | TOTAL des EXTINCTIONS | | |
| bre es | Tonnage | Nombre de navires | Tonnage | Nombre de navires | Tonnage | Nombre de navires | Tonnage | Nombre de navires | Tonnage | | Nombre de navires | Tonnage | |
| 1 | 231 | 3 | 460 | 1 | 215 | » | » | 1 | 152 | » | 6 | 1.058 | |
| 1 | 21 | 3 | 642 | 1 | 52 | » | » | » | » | » | 5 | 715 | |
| 4 | 722 | 1 | 730 | 1 | 118 | » | » | 1 | 79 | » | 7 | 1.649 | |
| 7 | 1.781 | 2 | 775 | 2 | 168 | » | » | 1 | 141 | » | 12 | 2.865 | |
| 4 | 607 | 3 | 1.042 | 2 | 648 | » | » | » | » | » | 9 | 2.297 | |
| 1 | 411 | 5 | 1.380 | 3 | 831 | » | » | » | » | » | 9 | 2.622 | |
| 3 | 755 | 1 | 364 | » | » | » | » | » | » | 15 | 4 | 1.134 | |
| 2 | 709 | 5 | 1.127 | 1 | 249 | » | » | 8 | 1.688 | 6 | 16 | 3.779 | |
| 1 | 130 | 8 | 2.901 | » | » | » | » | 2 | 379 | 43 | 11 | 3.453 | |
| 1 | 157 | 1 | 163 | 3 | 302 | » | » | » | » | » | 5 | 622 | |
| 4 | 1.112 | 7 | 3.117 | 4 | 465 | » | » | » | » | » | 15 | 4.694 | |
| 2 | 992 | 3 | 627 | 2 | 230 | » | » | 3 | 166 | » | 10 | 2.015 | |
| 4 | 757 | 1 | 496 | 3 | 305 | » | » | » | » | » | 8 | 1.558 | |
| 3 | 824 | 1 | 1.082 | 4 | 1.044 | » | » | » | » | » | 8 | 2.950 | |
| 4 | 852 | 3 | 1.543 | 1 | 374 | » | » | » | » | » | 8 | 2.769 | |
| 5 | 904 | 1 | 77 | » | » | » | » | 2 | 129 | 152 | 8 | 1.262 | |
| 4 | 808 | 1 | 197 | 6 | 2.887 | » | » | » | » | 191 | 11 | 4.083 | |
| 10 | 4.942 | 2 | 817 | 2 | 513 | » | » | » | » | 6 | 14 | 6.278 | |
| 3 | 725 | 5 | 948 | 7 | 1.182 | » | » | » | » | 122 | 15 | 2.977 | |
| 9 | 991 | 4 | 3.068 | 7 | 472 | » | » | 1 | 132 | 263 | 21 | 4.926 | |

## ANDE A VAPEUR

**réunis**

| | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| EXTINCTIONS | | | | | | | | | | | | |
| CEMENTS | NAUFRAGES | | VENTE à L'ÉTRANGER | | PRISES ou CONFISCATIONS | | CHANGEMENTS de PORTS D'ATTACHE | | DIMINUTION DE TONNAGE DES NAVIRES | TOTAL des EXTINCTIONS | | |
| Tonnage | Nombre de navires | Tonnage | Nombre de navires | Tonnage | Nombre de navires | Tonnage | Nombre de navires | Tonnage | | Nombre de navires | Tonnage | |
| 445 | 7 | 1.346 | 2 | 298 | » | » | 19 | 4.024 | » | 32 | 6.113 | |
| 526 | 3 | 642 | 4 | 478 | » | » | 6 | 2.263 | 26 | 21 | 3.985 | |
| 752 | 3 | 1.074 | 4 | 657 | 1 | 170 | 2 | 214 | » | 16 | 2.867 | |
| 2.562 | 5 | 2.068 | 15 | 5.836 | » | » | 10 | 1.379 | 66 | 41 | 11.914 | |
| 915 | 5 | 1.428 | 5 | 1.976 | » | » | 17 | 1.935 | 5 | 34 | 6.259 | |
| 892 | 8 | 1.739 | 6 | 1.172 | » | » | 5 | 436 | 22 | 29 | 4.261 | |
| 835 | 3 | 746 | 8 | 558 | » | » | 12 | 1.052 | 15 | 22 | 3.206 | |
| 915 | 9 | 1.701 | 4 | 1.382 | » | » | 21 | 3.375 | 10 | 40 | 7.383 | |
| 463 | 9 | 2.978 | 3 | 693 | » | » | 15 | 1.606 | 70 | 35 | 5.810 | |
| 246 | 1 | 163 | 3 | 302 | » | » | 9 | 2.041 | » | 15 | 2.752 | |
| 1.199 | 10 | 3.308 | 6 | 710 | » | » | 8 | 560 | 32 | 25 | 5.809 | |
| 2.157 | 4 | 741 | 3 | 249 | » | » | 22 | 2.614 | » | 43 | 5.761 | |
| 1.049 | 2 | 531 | 4 | 367 | » | » | 16 | 6.122 | » | 33 | 8.069 | |
| 1.071 | 2 | 1.108 | 9 | 1.917 | » | » | 12 | 816 | 22 | 30 | 4.934 | |
| 1.495 | 4 | 1.646 | 2 | 460 | » | » | 11 | 635 | 1.299 | 28 | 5.535 | |
| 726 | 6 | 966 | 3 | 244 | » | » | 6 | 1.139 | 296 | 23 | 3.371 | |
| 929 | 4 | 983 | 9 | 3.117 | » | » | 6 | 1.760 | 210 | 26 | 5.999 | |
| 5.229 | 6 | 1.742 | 13 | 1.778 | » | » | 6 | 2.152 | 8 | 37 | 10.909 | |
| 1.118 | 13 | 5.940 | 14 | 2.119 | » | » | 9 | 478 | 122 | 45 | 9.777 | |
| 1.460 | 11 | 8.119 | 11 | 890 | » | » | 10 | 2.552 | 438 | 46 | 13.459 | |

## Tableau n° 24.

### CLASSEMENT D'APRÈS LEUR TONNAGE DES NAVIRES A VOILES ET A VAPEUR

### Port de Marseille

| NAVIRES de | 1855 | | 1856 | | 1857 | | 1858 | | 1859 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Nombre de navires | Tonnage | Nombre de navires | Tonnage | Nombre de navires | Tonnage | Nombre de navires | Tonnage | Nombre de navires | Tonnage |
| 800 et au-dessus. | 5 | 4.908 | 9 | 10.738 | 12 | 14.062 | 13 | 14.990 | 13 | 15.282 |
| 700 à 800...... | 4 | 2.964 | 5 | 3.700 | 6 | 4.470 | 6 | 4.470 | 7 | 5.175 |
| 600 à 700..... | 4 | 2.610 | 13 | 8.560 | 14 | 9.234 | 16 | 10.470 | 15 | 9.807 |
| 500 à 600...... | 9 | 4.816 | 16 | 8.648 | 18 | 9.812 | 16 | 8.685 | 18 | 9.821 |
| 400 à 500...... | 38 | 17.131 | 47 | 21.227 | 53 | 24.024 | 50 | 22.755 | 49 | 23.330 |
| 300 à 400...... | 59 | 20.328 | 64 | 22.047 | 75 | 26.109 | 71 | 24.639 | 67 | 23.405 |
| 200 à 300...... | 136 | 33.203 | 160 | 39.092 | 162 | 39.316 | 159 | 38 370 | 152 | 36.632 |
| 100 à 200...... | 222 | 32.303 | 239 | 34.954 | 231 | 33.635 | 210 | 30.560 | 188 | 27.552 |
| 60 à 100...... | 106 | 8.484 | 105 | 8.450 | 91 | 7.213 | 85 | 6.673 | 81 | 6.350 |
| 50 à 60...... | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| 80 à 60...... | 50 | 2.320 | 44 | 2.026 | 45 | 2.079 | 41 | 1.896 | 40 | 1.850 |
| 20 à 30...... | 27 | 620 | 24 | 552 | 25 | 571 | 29 | 667 | 26 | 590 |
| 10 à 20...... | 21 | 327 | 22 | 333 | 32 | 473 | 34 | 498 | 32 | 464 |
| Au-dessous de 10 | 232 | 846 | 227 | 847 | 221 | 858 | 222 | 854 | 220 | 859 |
| Totaux..... | 913 | 130.860 | 975 | 161.176 | 983 | 171.856 | 952 | 165.535 | 908 | 160.118 |

### CLASSEMENT DAPRÈS LEUR TONNAGE DES NAVIRES A VOILES ET A VAPEUR (suite)

### Port de Marseille

| NAVIRES de | 1860 | | 1861 | | 1862 | | 1863 | | 1864 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Nombre de navires | Tonnage | Nombre de navires | Tonnage | Nombre de navires | Tonnage | Nombre de navires | Tonnage | Nombre de navires | Tonnage |
| 800 et au-dessus. | 17 | 20.557 | 18 | 21.392 | 21 | 24.121 | 26 | 29.494 | 29 | 32.340 |
| 700 à 800...... | 6 | 4.380 | 6 | 4.380 | 6 | 4.380 | 6 | 4.488 | 7 | 5.311 |
| 600 à 700...... | 16 | 10.427 | 16 | 10.427 | 14 | 9.209 | 14 | 9.172 | 17 | 11.165 |
| 500 à 600...... | 16 | 8.718 | 19 | 10.507 | 18 | 9.913 | 20 | 11.033 | 22 | 12.275 |
| 400 à 500...... | 46 | 20.948 | 49 | 22.194 | 47 | 21.348 | 45 | 20.386 | 45 | 20.458 |
| 300 à 400...... | 57 | 20.004 | 57 | 20.023 | 56 | 19.651 | 55 | 19.263 | 53 | 18.640 |
| 200 à 300...... | 146 | 35.239 | 137 | 33.171 | 133 | 32.109 | 130 | 31.508 | 136 | 32.942 |
| 100 à 200...... | 181 | 26.694 | 168 | 24.942 | 180 | 26.960 | 172 | 26.026 | 163 | 24.780 |
| 60 à 100...... | 64 | 4.871 | 65 | 4.982 | 63 | 4.742 | 64 | 4.829 | 65 | 4.941 |
| 50 à 60...... | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| 30 à 60...... | 33 | 1.509 | 35 | 1.570 | 33 | 1.506 | 34 | 1.507 | 32 | 1.366 |
| 20 à 30...... | 27 | 612 | 29 | 663 | 29 | 662 | 31 | 712 | 29 | 671 |
| 10 à 20...... | 30 | 442 | 33 | 474 | 28 | 415 | 29 | 429 | 24 | 357 |
| Au-dessous de 10 | 215 | 834 | 219 | 900 | 227 | 945 | 229 | 935 | 236 | 972 |
| Totaux..... | 854 | 155.255 | 850 | 155.625 | 855 | 155.961 | 835 | 159.782 | 858 | 166.218 |

## CLASSEMENT D'APRÈS LEUR TONNAGE DES NAVIRES A VOILES ET A VAPEUR (suite)

### Port de Marseille

| NAVIRES de | 1865 | | 1866 | | 1867 | | 1868 | | 1839 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Nombre de navires | Tonnage | Nombre de navires | Tonnage | Nombre de navires | Tonnage | Nombre de navires | Tonnage | Nombre de navires | Tonnage |
| 800 et au-dessus. | 29 | 32.297 | 30 | 33.298 | 36 | 40.426 | 39 | 43.234 | 41 | 49.189 |
| 700 à 800...... | 8 | 6.029 | 8 | 6.029 | 10 | 7.495 | 10 | 7.504 | 7 | 5.291 |
| 600 à 700...... | 19 | 12.302 | 28 | 17.890 | 30 | 19.152 | 28 | 17.869 | 28 | 17 837 |
| 500 à 600 ..... | 20 | 11.164 | 19 | 10.647 | 20 | 11.214 | 17 | 9.644 | 22 | 12.288 |
| 400 à 500...... | 41 | 18.824 | 39 | 17.820 | 42 | 19.109 | 46 | 20.855 | 44 | 19.948 |
| 300 à 400...... | 50 | 17.503 | 49 | 17.035 | 51 | 17.712 | 53 | 18.251 | 57 | 19.646 |
| 200 à 300...... | 128 | 31.369 | 124 | 30.421 | 127 | 31.589 | 118 | 30.639 | 129 | 32.153 |
| 100 à 200...... | 140 | 21.029 | 134 | •20.141 | 125 | 18.561 | 121 | 18.288 | 118 | 17.523 |
| 60 à 100...... | 65 | 4.925 | 63 | 4.740 | 60 | 4.492 | 59 | 4.427 | 56 | 4.199 |
| 50 à 60...... | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| 30 à 60...... | 32 | 1.344 | 36 | 1.527 | 36 | 1.530 | 36 | 1.540 | 35 | 1.457 |
| 20 à 30...... | 26 | 604 | 22 | 509 | 20 | 463 | 23 | 536 | 22 | 509 |
| 10 à 20...... | 17 | 240 | 17 | 233 | 17 | 237 | 17 | 239 | 21 | 288 |
| Au-dessous de 10 | 223 | 905 | 216 | 943 | 218 | 849 | 209 | 813 | 206 | 891 |
| Totaux..... | 798 | 158.535 | 785 | 161.233 | 792 | 172.829 | 776 | 173.838 | 786 | 181.214 |

## CLASSEMENT D'APRÈS LEUR TONNAGE DES NAVIRES A VOILES ET A VAPEUR (suite)

### Port de Marseille

| NAVIRES de | 1870 | | 1871 | | 1872 | | 1873 | | 1874 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Nombre de navires | Tonnage | Nombre de navires | Tonnage | Nombre de navires | Tonnage | Nombre de navires | Tonnage | Nombre de navires | Tonnage |
| 800 et au-dessus | 47 | 56.122 | 47 | 58.039 | 49 | 63.383 | 50 | 65.838 | 51 | 71.7 |
| 700 à 800..... | 7 | 5.306 | 8 | 6.034 | 9 | 6.567 | 8 | 5.795 | 12 | 8.89 |
| 600 à 700..... | 27 | 17.236 | 27 | 17.236 | 28 | 17.726 | 28 | 17.724 | 30 | 18.92 |
| 500 à 600..... | 19 | 10.683 | 19 | 10.683 | 27 | 14.881 | 27 | 14.976 | 25 | 13.77 |
| 400 à 500..... | 46 | 20.736 | 52 | 23.479 | 55 | 24.646 | 37 | 25.657 | 52 | 23.46 |
| 300 à 400... . | 64 | 21.993 | 67 | 23.016 | 66 | 22.339 | 69 | 23.295 | 70 | 23.92 |
| 200 à 300..... | 112 | 28.116 | 107 | 26.799 | 101 | 25.416 | 91 | 23.188 | 82 | 20.86 |
| 100 à 200..... | 100 | 15.044 | 86 | 13.091 | 80 | 12.513 | 66 | 10.296 | 55 | 8.4 |
| 60 à 100..... | 44 | 3.256 | 42 | 3.093 | 45 | 3.526 | 45 | 3.541 | 42 | 3.[illegible] |
| 50 à 60..... | » | » | » | » | » | » | » | » | 14 | 7 |
| 30 à 60..... | 36 | 1.488 | 34 | 1.405 | 28 | 1.261 | 28 | 1.303 | 8 | 3 |
| 20 à 30..... | 24 | 553 | 27 | 626 | 31 | 733 | 30 | 711 | 31 | 72 |
| 10 à 20..... | 23 | 326 | 25 | 363 | 36 | 537 | 36 | 562 | 37 | 55 |
| Au-dessous de 1 | 218 | 906 | 220 | 913 | 228 | 973 | 234 | 992 | 225 | 9 |
| Totaux.... | 767 | 181.741 | 761 | 184.781 | 783 | 194.485 | 769 | 193.867 | 734 | 196.62 |

## TABLEAU N° 25.

### CLASSEMENT D'APRÈS LEUR TONNAGE DES NAVIRES A VOILES ET A VAPEUR

**Ports réunis**

| NAVIRES de | 1855 | | 1856 | | 1857 | | 1858 | | 1859 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Nombre de navires | Tonnage | Nombre de navires | Tonnage | Nombre de navires | Tonnage | Nombre de navires | Tonnage | Nombre de navires | Tonnage |
| 800 et au-dessus. | 12 | 11.210 | 27 | 28.056 | 30 | 31.380 | 28 | 30.672 | 27 | 30.766 |
| 700 à 800...... | 17 | 12.623 | 27 | 19.954 | 33 | 24.409 | 35 | 25.920 | 35 | 25.922 |
| 600 à 700...... | 28 | 17.801 | 46 | 29.636 | 47 | 30.390 | 49 | 31.717 | 48 | 31.079 |
| 500 à 600...... | 63 | 34.004 | 106 | 57.431 | 122 | 66.383 | 120 | 65.270 | 117 | 63.668 |
| 400 à 500...... | 159 | 70.662 | 216 | 96.275 | 242 | 108.163 | 249 | 111.449 | 251 | 112.451 |
| 300 à 400...... | 280 | 97.324 | 320 | 111.391 | 335 | 116.738 | 332 | 115.989 | 322 | 112.623 |
| 200 à 300...... | 661 | 158.414 | 730 | 175.910 | 756 | 181.597 | 763 | 183.710 | 721 | 173.640 |
| 100 à 200...... | 1.444 | 205.836 | 1.520 | 217.404 | 1.572 | 224.986 | 1.535 | 218.633 | 1.483 | 211.146 |
| 60 à 100,...... | 1.699 | 130.630 | 1.701 | 130.622 | 1.726 | 132.747 | 1.696 | 130.230 | 1.681 | 128.682 |
| 50 à 60...... | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| 30 à 60...... | 1.538 | 66.253 | 1.516 | 64.606 | 1.531 | 65.248 | 1.526 | 64.940 | 1.510 | 64.342 |
| 20 à 30...... | 892 | 22.815 | 873 | 21.658 | 891 | 21.900 | 885 | 21.665 | 868 | 21.403 |
| 10 à 20...... | 1.413 | 19.926 | 1.409 | 19.840 | 1.491 | 21.006 | 1.508 | 21.344 | 1.534 | 21.711 |
| Au-dessous de 10 | 6.042 | 24.658 | 6.233 | 26.213 | 6.399 | 27.588 | 6.461 | 28.305 | 6.435 | 28.509 |
| Totaux..... | 14.248 | 872.156 | 14.724 | 998.996 | 15.175 | 1.052.535 | 15.187 | 1.049.844 | 15.032 | 1.025.942 |

### CLASSEMENT D'APRÈS LEUR TONNAGE DES NAVIRES A VOILES ET A VAPEUR (suite)

**Ports réunis**

| NAVIRES de | 1860 | | 1861 | | 1862 | | 1863 | | 1864 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Nombre de navires | Tonnage | Nombre de navires | Tonnage | Nombre de navires | Tonnage | Nombre de navires | Tonnage | Nombre de navires | Tonnage |
| 800 et au-dessus. | 29 | 34.145 | 31 | 36.006 | 35 | 39.984 | 43 | 48.670 | 50 | 58.246 |
| 700 à 800...... | 33 | 24.351 | 31 | 22.835 | 30 | 22.042 | 30 | 22.114 | 31 | 22.943 |
| 600 à 700...... | 49 | 31.770 | 48 | 31.094 | 44 | 28.598 | 46 | 29.839 | 50 | 32.433 |
| 500 à 600...... | 112 | 60.913 | 118 | 64.328 | 116 | 63.351 | 113 | 61.897 | 119 | 65.196 |
| 400 à 500...... | 243 | 108.691 | 243 | 108.624 | 233 | 104.108 | 253 | 112.943 | 256 | 114.605 |
| 300 à 400...... | 304 | 106.474 | 294 | 103.408 | 300 | 106.193 | 305 | 107.548 | 296 | 104.825 |
| 200 à 300...... | 677 | 163.546 | 654 | 158.288 | 645 | 157.585 | 626 | 151.753 | 639 | 155.318 |
| 100 à 200...... | 1.421 | 202.115 | 1.364 | 193.152 | 1.345 | 191.228 | 1.300 | 183.474 | 1.286 | 181.116 |
| 60 à 100...... | 1.662 | 127.159 | 1.640 | 125.695 | 1.633 | 123.257 | 1.585 | 121.361 | 1.541 | 117.759 |
| 50 à 60...... | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| 30 à 60...... | 1.513 | 64.384 | 1.551 | 66.008 | 1.587 | 67.644 | 1.607 | 68.870 | 1.586 | 67.742 |
| 20 à 30...... | 885 | 21.753 | 880 | 21.632 | 942 | 23.122 | 966 | 23.707 | 963 | 23.635 |
| 10 à 20...... | 1.539 | 21.983 | 1.586 | 22.800 | 1.590 | 22.953 | 1.585 | 22.915 | 1.591 | 23.113 |
| Au-dessous de 10 | 6.455 | 28.840 | 6.625 | 30.126 | 6.632 | 30.506 | 6.633 | 30.644 | 6.776 | 31.588 |
| Totaux..... | 14.922 | 996.124 | 15.065 | 983.996 | 15.132 | 982.571 | 15.092 | 985.235 | 15.184 | 998.519 |

CLASSEMENT D'APRÈS LEUR TONNAGE DES NAVIRES A VOILES ET A VAPEUR (suite)

**Ports réunis**

| NAVIRES de | 1865 | | 1866 | | 1867 | | 1868 | | 1869 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Nombre de navires | Tonnage | Nombre de navires | Tonnage | Nombre de navires | Tonnage | Nombre de navires | Tonnage | Nombre de navires | Tonnage |
| 800 et au-dessus. | 58 | 69.524 | 66 | 83.403 | 76 | 92.450 | 80 | 96.189 | 80 | 98.916 |
| 700 à 800...... | 37 | 27.338 | 39 | 28.971 | 45 | 33.446 | 45 | 33.508 | 44 | 32.742 |
| 600 à 700...... | 53 | 34.178 | 63 | 40.350 | 65 | 41.682 | 66 | 42.443 | 70 | 45.103 |
| 500 à 600...... | 116 | 63.572 | 122 | 66.315 | 118 | 64.111 | 112 | 60.717 | 124 | 67.318 |
| 400 à 500...... | 253 | 113.404 | 250 | 112.019 | 249 | 111.759 | 259 | 116.135 | 253 | 114.165 |
| 300 à 400...... | 292 | 103.435 | 301 | 106.526 | 300 | 105.973 | 307 | 108.435 | 322 | 113.514 |
| 200 à 300...... | 636 | 154.999 | 640 | 155.886 | 647 | 158.277 | 653 | 161.231 | 674 | 164.867 |
| 100 à 200...... | 1.274 | 179.389 | 1.342 | 187.217 | 1.318 | 182.837 | 1.330 | 185.520 | 1.315 | 183.470 |
| 60 à 100...... | 1.437 | 109.630 | 1.482 | 113.577 | 1.415 | 108.854 | 1.386 | 106.376 | 1.375 | 105.614 |
| 50 à 60...... | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| 30 à 60...... | 1.457 | 62.930 | 1.567 | 66.627 | 1.560 | 66.289 | 1.519 | 64.458 | 1.525 | 64.950 |
| 20 à 30...... | 963 | 23.575 | 996 | 24.435 | 1.004 | 24.631 | 1.020 | 23.030 | 1.054 | 25.883 |
| 10 à 20...... | 1.559 | 22.598 | 1.621 | 23.436 | 1.593 | 23.035 | 1.551 | 22.501 | 1.592 | 22.204 |
| Au-dessous de 10 | 6.679 | 31.773 | 7.148 | 34.069 | 7.212 | 35.315 | 7.287 | 36.005 | 7.350 | 35.910 |
| Totaux..... | 14.814 | 996.343 | 15.637 | 1.042.811 | 15.602 | 1.048.679 | 15.615 | 1.058.548 | 15.778 | 1.074.656 |

CLASSEMENT D'APRÈS LEUR TONNAGE DES NAVIRES A VOILES ET A VAPEUR (suite)

**Ports réunis**

| NAVIRES de | 1870 | | 1871 | | 1872 | | 1873 | | 1874 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Nombre de navires | Tonnage | Nombre de navires | Tonnage | Nombre de navires | Tonnage | Nombre de navires | Tonnage | Nombre de navires | Tonnage |
| 800 et au-dessus. | 88 | 106.995 | 90 | 110.641 | 98 | 121.838 | 106 | 132.854 | 105 | 136.0 |
| 700 à 800...... | 51 | 38.134 | 53 | 36.668 | 53 | 40.869 | 54 | 40.162 | 58 | 42.99 |
| 600 à 700...... | 74 | 47.912 | 74 | 47.834 | 82 | 52.626 | 79 | 50.886 | 80 | 51.32 |
| 500 à 600...... | 119 | 63.701 | 122 | 65.413 | 133 | 72.640 | 127 | 69.473 | 122 | 66.94 |
| 400 à 500...... | 256 | 115.099 | 267 | 119.840 | 268 | 120.056 | 252 | 113.202 | 236 | 106.01 |
| 300 à 400...... | 337 | 117.567 | 347 | 122.096 | 331 | 116.223 | 338 | 118.052 | 344 | 118.30 |
| 200 à 300...... | 649 | 159.347 | 638 | 155.980 | 650 | 156.148 | 593 | 147.201 | 550 | 135.32 |
| 100 à 200...... | 1.209 | 170.112 | 1.252 | 178.938 | 1.181 | 163.123 | 1.096 | 155.212 | 1.010 | 142.30 |
| 60 à 100...... | 1.288 | 102.539 | 1.208 | 94.311 | 1.298 | 95.391 | 1.202 | 91.302 | 1.158 | 88.74 |
| 50 à 60...... | » | » | » | » | » | » | » | » | 350 | 19.19 |
| 30 à 60...... | 1.437 | 61.101 | 1.445 | 60.993 | 1.487 | 60.022 | 1.435 | 59.700 | 1.062 | 41.46 |
| 20 à 30...... | 1.123 | 27.386 | 1.136 | 27.829 | 1.124 | 27.289 | 1.182 | 27.524 | 1.148 | 28.46 |
| 10 à 20...... | 1.679 | 25.345 | 1.488 | 21.135 | 1.482 | 20.697 | 1.548 | 20.720 | 1.299 | 18.78 |
| Au-dessous de 10 | 7.077 | 37.003 | 7.139 | 35.735 | 7.385 | 40.133 | 7.557 | 41.742 | 8.002 | 41 36 |
| Totaux..... | 15.386 | 1.072.241 | 15.259 | 1.077.811 | 15.574 | 1.089.075 | 15.559 | 1.068.081 | 15.524 | 1.037.272 |

TABLEAU N° 26.

## CLASSEMENT D'APRÈS LA FORCE DES MACHINES DES NAVIRES A VAPEUR

### Port de Marseille

| ANNÉES | 200 Chev. et au-dessus | | 100 à 200 Chevaux | | 60 à 100 Chevaux | | 30 à 60 Chevaux | | Moins de 30 Chevaux | | TOTAL | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Navires | Chevaux vapeur | Navires | Chevaux vapeur | Navires | Chevaux vapeur | Navires | Chevaux vapeur | Navires | Chevaux vapeur | Navires | Chevaux vapeur |
| 1855........ | 28 | 7.300 | 33 | 4.985 | 15 | 1.114 | 9 | 476 | 6 | 76 | 91 | 13.901 |
| 1856........ | 31 | 8.090 | 39 | 5.905 | 25 | 1.842 | 16 | 516 | 5 | 71 | 110 | 16.424 |
| 1857........ | 33 | 8.820 | 47 | 7.045 | 31 | 2.292 | 11 | 530 | 4 | 46 | 124 | 18.733 |
| 1858........ | 35 | 9.660 | 43 | 6.395 | 31 | 2.320 | 8 | 360 | 5 | 82 | 122 | 18.817 |
| 1859........ | 36 | 10.110 | 39 | 5.815 | 28 | 2.120 | 7 | 310 | 5 | 82 | 115 | 18.437 |
| 1860........ | 41 | 12.210 | 35 | 5.135 | 27 | 2.040 | 7 | 335 | 6 | 92 | 116 | 19.812 |
| 1861........ | 47 | 14.530 | 37 | 5.220 | 28 | 2.100 | 10 | 440 | 5 | 80 | 127 | 22.370 |
| 1862........ | 49 | 15.160 | 33 | 4.660 | 27 | 2.020 | 15 | 730 | 7 | 153 | 131 | 22.723 |
| 1863........ | 50 | 15.860 | 33 | 4.617 | 29 | 2.179 | 15 | 705 | 6 | 131 | 133 | 23.492 |
| 1864........ | 56 | 17.280 | 37 | 5.193 | 31 | 2.309 | 17 | 793 | 7 | 149 | 148 | 25.724 |
| 1865........ | 57 | 17.460 | 37 | 5.213 | 28 | 2.105 | 18 | 794 | 7 | 132 | 147 | 25.704 |
| 1866........ | 56 | 17.400 | 51 | 6.823 | 30 | 2.265 | 16 | 687 | 8 | 96 | 161 | 27.271 |
| 1867........ | 63 | 19.648 | 56 | 7.443 | 33 | 2.527 | 20 | 721 | 8 | 127 | 180 | 30.466 |
| 1868........ | 63 | 19.370 | 54 | 7.213 | 35 | 2.707 | 21 | 771 | 17 | 197 | 190 | 30.258 |
| 1869........ | 66 | 20.810 | 57 | 7.583 | 40 | 2.627 | 18 | 752 | 20 | 246 | 201 | 32.018 |
| 1870........ | 70 | 22.340 | 55 | 7.367 | 35 | 2.693 | 17 | 691 | 25 | 278 | 202 | 33.369 |
| 1871........ | 68 | 22.328 | 49 | 6.777 | 35 | 2.693 | 17 | 691 | 26 | 345 | 195 | 32.834 |
| 1872........ | 74 | 24.265 | 56 | 7.610 | 33 | 2.568 | 18 | 740 | 29 | 390 | 210 | 35.573 |
| 1873........ | 75 | 24.915 | 55 | 7.430 | 27 | 2.110 | 16 | 698 | 31 | 431 | 204 | 35.584 |
| 1874........ | 76 | 25.685 | 55 | 7.195 | 28 | 2.195 | 18 | 814 | 27 | 404 | 204 | 36.293 |

TABLEAU N° 27.

## CLASSEMENT D'APRÈS LA FORCE DES MACHINES DES NAVIRES A VAPEUR

### Ports réunis

| ANNÉES | 200 Chev. et au-dessus | | 100 à 200 Chevaux | | 60 à 100 Chevaux | | 30 à 60 Chevaux | | Moins de 30 Chevaux | | TOTAL | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Navires | Chevaux vapeur | Navires | Chevaux vapeur | Navires | Chevaux vapeur | Navires | Chevaux vapeur | Navires | Chevaux vapeur | Navires | Chevaux vapeur |
| 1855........ | 34 | 9.245 | 61 | 8.460 | 55 | 3.806 | 35 | 1.680 | 40 | 711 | 225 | 23.902 |
| 1856........ | 40 | 11.335 | 69 | 9.570 | 81 | 5.722 | 44 | 2.035 | 41 | 763 | 275 | 29.425 |
| 1857........ | 52 | 13.338 | 92 | 11.830 | 107 | 6.526 | 39 | 1.727 | 42 | 767 | 330 | 34.208 |
| 1858........ | 46 | 12.035 | 90 | 11.650 | 94 | 5.973 | 52 | 1.975 | 42 | 729 | 324 | 32.362 |
| 1859........ | 54 | 12.655 | 91 | 10.870 | 99 | 5.888 | 41 | 1 480 | 89 | 637 | 324 | 31.530 |
| 1860........ | 47 | 13.805 | 76 | 10.125 | 76 | 5.522 | 61 | 2.412 | 54 | 827 | 314 | 32.691 |
| 1861........ | 55 | 16.405 | 76 | 9.930 | 73 | 5.307 | 61 | 2.503 | 61 | 940 | 327 | 35.085 |
| 1862........ | 69 | 18.655 | 76 | 9.025 | 85 | 5.459 | 64 | 2.525 | 38 | 716 | 333 | 36.470 |
| 1863........ | 74 | 19.865 | 76 | 9.325 | 77 | 5.388 | 67 | 2.621 | 51 | 998 | 345 | 38.192 |
| 1864........ | 65 | 22.157 | 76 | 10.056 | 79 | 6.045 | 82 | 3.317 | 62 | 1.211 | 364 | 42.787 |
| 1865........ | 79 | 27.202 | 83 | 10.701 | 83 | 5.724 | 75 | 2.922 | 65 | 1.191 | 385 | 47.740 |
| 1866........ | 96 | 34.412 | 87 | 11.099 | 87 | 5.780 | 76 | 2.814 | 61 | 1.055 | 407 | 55.160 |
| 1867........ | 105 | 35.280 | 87 | 10.844 | 81 | 5.507 | 81 | 3.023 | 66 | 1.108 | 420 | 55.762 |
| 1868........ | 95 | 33.723 | 85 | 10.879 | 91 | 6.102 | 84 | 3.063 | 78 | 1.191 | 433 | 54.958 |
| 1869........ | 100 | 35.733 | 89 | 11.279 | 97 | 6.127 | 83 | 3.164 | 85 | 1.220 | 454 | 57.523 |
| 1870........ | 120 | 39.722 | 93 | 11.463 | 77 | 5.377 | 74 | 2.946 | 93 | 1.403 | 457 | 60.911 |
| 1871........ | 125 | 42.246 | 90 | 10.958 | 85 | 5.935 | 80 | 3.191 | 93 | 1.453 | 473 | 63.783 |
| 1872........ | 131 | 44.797 | 91 | 11.696 | 89 | 6.211 | 89 | 3.486 | 112 | 1.755 | 512 | 67.945 |
| 1873........ | 142 | 47.392 | 83 | 10.601 | 96 | 6.123 | 85 | 3.173 | 110 | 1.671 | 516 | 68.960 |
| 1874........ | 138 | 46.598 | 79 | 10.096 | 84 | 5.887 | 99 | 3.912 | 122 | 2.002 | 522 | 68.495 |

## CHAPITRE III

# MOUVEMENT COMMERCIAL DU PORT DE MARSEILLE

**Commerce général. — Commerce spécial. — Comptes relatifs au mouvement des marchandises. — État actuel des principales branches du commerce et de l'industrie. — Relations commerciales du Port de Marseille avec les colonies françaises et les puissances étrangères. — Transit. — Entrepôts.**

### COMMERCE GÉNÉRAL (1)

Le Mouvement du *Commerce général* du port de Marseille, avec les Colonies françaises et les puissances étrangères, est évalué (2), pour 1874, à une somme totale de 1,915 millions de francs, ce qui donne une augmentation de 783 millions sur l'année 1857 (soit 69 0/0) :

| | | |
|---|---|---|
| 1874. . . . . . . . . . . . . . . . | F. | 1,915 millions. |
| 1857. . . . . . . . . . . . . . . . | | 1,132 » |
| Différence en faveur de 1874. . | F. | 783 millions. |

En faisant le même calcul pour les valeurs importées et exportées dans tous les ports réunis, on trouve une augmentation totale de 71 0/0. Le port de Marseille a donc suivi de très-près la marche progressive du Commerce général de la France.

A l'Importation, les valeurs qui avaient été de 674 millions, en 1857, se sont élevées, en 1874, à 1,096 ; soit une augmentation de 422 millions (67 0/0).

A l'Exportation, les valeurs se sont élevées de 457 à 818 millions, soit 361 millions de plus qu'en 1857 (79 0/0).

(1) Le *Commerce général*, à l'importation, embrasse tout ce qui est arrivé de l'étranger ou des Colonies, soit pour la consommation, soit pour la réexportation ou le transit; il se compose, à l'exportation, de toutes les marchandises qui passent, à l'étranger, sans distinction de leur origine française ou étrangère.

(2) Les bases d'évaluation sont déterminées, chaque année, avec le concours des Chambres de commerce, par une commission instituée auprès du Ministère de l'Agriculture et du Commerce. On leur donne le nom de : *Valeurs actuelles*.

TABLEAU RÉCAPITULATIF (1)

| ANNÉES | IMPORTATION | EXPORTATION | TOTAUX |
|---|---|---|---|
| 1874<br>1857 | 1.096.000.000<br>674.000.000 | 818.000.000<br>457.000.000 | 1.915.000.000<br>1.132.000.000 |
| Différence en faveur de 1874.. | 422.000.000 | 361.000.000 | 783.000.000 |

Il y a lieu de remarquer qu'en 1857 les importations avaient excédé les exportations dans la proportion de 47 0/0, et qu'en 1874, cette proportion n'est plus que de 39 0/0.

COMMERCE SPÉCIAL (2)

Les évaluations du *Commerce spécial* se résument ainsi pour les années 1857 et 1874.

| ANNÉES | IMPORTATION | EXPORTATION | TOTAUX |
|---|---|---|---|
| 1874<br>1857 | 780.000.000<br>460.000.000 | 489.000.000<br>274.000.000 | 1.269.000.000<br>734.000.000 |
| Différence en faveur de 1874.. | 320.000.000 | 215.000.000 | 535.000.000 |

L'augmentation totale des valeurs est de 535 millions, soit de 72 0/0.

Cette même augmentation s'élève pour tous les ports réunis à 92 0/0.

A l'importation, les valeurs du Commerce spécial ont augmenté de 320 millions et à l'exportation de 215 millions.

Ici, encore les importations dominent les exportations; mais la proportion qui était de 67 0/0 en 1857, n'était plus que de 59 0/0, en 1874.

Pour tous les ports réunis (3), c'est l'inverse qui se remarque en 1874, c'est-à-dire, qu'au *Commerce général* comme au *Commerce spécial*, les exportations excèdent de beaucoup les importations; mais, en 1857, les valeurs des importations étaient un peu plus élevées que celles des exportations.

---

(1) Ce résumé est extrait du tableau n° 1, ci-joint.

(2) A l'importation, le *Commerce spécial* ne comprend que ce qui est entré dans la consommation intérieure du pays; à l'exportation, il se compose des marchandises nationales et de celles qui, nationalisées par le paiement des droits d'entrée, sont ensuite exportées.

(3) Voir le tableau n° 2.

TABLEAU N° 1.

## MOUVEMENT DES MARCHANDISES

### Port de Marseille

| ANNÉES | IMPORTATIONS | | | | EXPORTATIONS | | | | IMPORTATIONS ET EXPORTATIONS RÉUNIES | | | | DROITS PERÇUS | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | COMMERCE GÉNÉRAL | | COMMERCE SPÉCIAL | | COMMERCE GÉNÉRAL | | COMMERCE SPÉCIAL | | COMMERCE GÉNÉRAL | | COMMERCE SPÉCIAL | | | | |
| | Poids en tonnes de 1,000 kil. | Valeur exprimée en millions | Poids en tonnes de 1,000 kil. | Valeur exprimée en millions | Poids en tonnes de 1,000 kil. | Valeur exprimée en millions | Poids en tonnes de 1,000 kil. | Valeur exprimée en millions | Poids en tonnes de 1,000 kil. | Valeur exprimée en millions | Poids en tonnes de 1,000 kil. | Valeur exprimée en millions | Importations | Exportations | Total |
| 1855 | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| 1856 | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| 1857 | 1.054.875 | 674 . 9 | 680.152 | 460 . 7 | 430.678 | 457 . 9 | 184.102 | 274 . 0 | 1.485.548 | 1.132 . 8 | 864.235 | 734 . 7 | 32.473.324 | 192.165 | 32.665.489 |
| 1858 | 895.493 | 483 . 8 | 600.586 | 344 . 9 | 506.125 | 436 . 7 | 226.608 | 288 . 7 | 1.401 619 | 920 . 0 | 827.194 | 633 . 6 | 39.686.998 | 149.516 | 39.836.514 |
| 1859 | 802.877 | 505 . 5 | 594.105 | 367 . 5 | 480.499 | 516 . 5 | 255.713 | 345 . 5 | 1.283.375 | 1.022 . 0 | 849.818 | 713 . 0 | 39.483.900 | 142.513 | 39.626.418 |
| 1860 | 697.168 | 592 . 3 | 490.719 | 436 . 2 | 460.239 | 537 . 8 | 294.194 | 362 . 2 | 1.157.407 | 1.130 . 1 | 784.913 | 798 . 4 | 29.926.237 | 189.809 | 30.116.046 |
| 1861 | 1.016.976 | 637 . 0 | 868.563 | 517 . 4 | 486.835 | 570 . 5 | 332.424 | 354 . 9 | 1.503 811 | 1.207 . 5 | 1.200.987 | 872 . 3 | 24.629.214 | 137.620 | 24.766.834 |
| 1862 | 1.050.702 | 692 . 7 | 799.385 | 537 . 2 | 494.966 | 577 . 5 | 350.141 | 387 . 8 | 1.545.668 | 1.270 . 2 | 1.149.526 | 925 . 0 | 36.134.057 | 69.354 | 36.203.411 |
| 1863 | 977.677 | 726 . 1 | 736.028 | 580 . 7 | 593.960 | 741 . 4 | 440.790 | 516 . 8 | 1.571.637 | 1.467 . 5 | 1.176.815 | 1.097 . 5 | 42.399.285 | 51.460 | 42.450.745 |
| 1864 | 907.975 | 741 . 5 | 663.547 | 577 . 6 | 610.341 | 832 . 2 | 431.400 | 576 . 2 | 1.518.316 | 1.573 . 7 | 1.094.947 | 1.153 . 8 | 23.502.101 | 1.102 | 23.503.203 |
| 1865 | 958.938 | 837 . 9 | 747.678 | 663 . 2 | 674.044 | 770 . 8 | 461.999 | 540 . 4 | 1.632.982 | 1.628 . 7 | 1.209.677 | 1.203 . 6 | 19.104.737 | 566 | 19.105.303 |
| 1866 | 977.754 | 761 . 1 | 715.601 | 563 . 3 | 693.608 | 724 . 1 | 476.788 | 468 . 9 | 1.671.862 | 1.485 . 2 | 1.192.389 | 1.032 . 2 | 17.697.847 | 546 | 17.698.393 |
| 1867 | 1.453.620 | 932 . 8 | 1.031.029 | 627 . 0 | 766.010 | 658 . 3 | 515.932 | 410 . 5 | 2.221.630 | 1.591 . 1 | 1.546.981 | 1.037 . 5 | 14.324.035 | 765 | 14.324.800 |
| 1868 | 1.943.192 | 1.073 . 6 | 1.438.002 | 783 . 4 | 982.604 | 728 . 7 | 550.214 | 447 . 0 | 2.925.796 | 1.801 . 3 | 1.988.216 | 1.230 . 4 | 15.869.025 | 1.618 | 15.870.643 |
| 1869 | 1.420.686 | 843 . 8 | 1.097.342 | 647 . 1 | 858.789 | 736 . 3 | 574.149 | 501 . 1 | 2.279.475 | 1.579 . 6 | 1.671.491 | 1.148 . 2 | 14.752.904 | 706 | 14.753.610 |
| 1870 | 1.571.488 | 83[illegible] . 5 | 1.219.176 | 657 . 1 | 742.555 | 688 . 4 | 512.922 | 508 . 8 | 2.314.043 | 1.518 . 9 | 1.732.098 | 1.165 . 9 | 17.604.558 | 407 | 17.604.965 |
| 1871 | 1.510.175 | 1 034 . 9 | 1.400.512 | 920 . 8 | 592.964 | 713 . 3 | 452.288 | 569 . 9 | 2.103.439 | 1.748 . 2 | 1.852.800 | 1.490 . 8 | 21.863.252 | 7.207 | 17.870.459 |
| 1872 | 1.492.890 | 1.059 . 5 | 1.844.024 | 805 . 1 | 784.001 | 861 . 5 | 535.932 | 547 . 5 | 2.276.391 | 1.921 . 0 | 1.899.956 | 1.352 . 6 | 14.498.077 | 19.132 | 14.517.209 |
| 1873 | 1.755.447 | 1.154 . 8 | 1.494.833 | 793 . 4 | 839.954 | 841 . 1 | 628.695 | 511 . 0 | 2.615.401 | 1.995 . 9 | 2.123.528 | 1.304 . 4 | 34.207.951 | 4.350 | 34.212.301 |
| 1874 | 1.829.569 | 1.096 . 6 | 1.698.304 | 780 . 2 | 1.007.480 | 818 . 9 | 818.428 | 489 . 1 | 2.837.049 | 1.915 . 5 | 2.516.732 | 1.269 . 3 | 28.589.405 | 910 | 28.590.315 |

TABLEAU N° 2.

## MOUVEMENT DES MARCHANDISES

**Tous les ports réunis**

| ANNÉES | IMPORTATIONS | | | | EXPORTATIONS | | | | IMPORTATIONS ET EXPORTATIONS RÉUNIES | | | | DROITS PERÇUS | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | COMMERCE GÉNÉRAL | | COMMERCE SPÉCIAL | | COMMERCE GÉNÉRAL | | COMMERCE SPÉCIAL | | COMMERCE GÉNÉRAL | | COMMERCE SPÉCIAL | | | | |
| | Poids en tonnes de 1,000 kil. | Valeur exprimée en millions | Poids en tonnes de 1,000 kil. | Valeur exprimée en millions | Poids en tonnes de 1,000 kil. | Valeur exprimée en millions | Poids en tonnes de 1,000 kil. | Valeur exprimée en millions | Poids en tonnes de 1,000 kil. | Valeur exprimée en millions | Poids en tonnes de 1,000 kil. | Valeur exprimée en millions | Importations | Exportations | Total |
| 1855 | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| 1856 | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| 1857 | 8.585.349 | 2.680 . 1 | 7.793.703 | 1.872 . 9 | 1.939.023 | 2.639 . 4 | 1.376.351 | 1.863 . 8 | 10.524.372 | 5.328 . 5 | 9.170.054 | 3.738 . 7 | 182.812.900 | 1.777.487 | 184.590.387 |
| 1858 | 8.134.700 | 2.164 . 4 | 7.500.064 | 1.562 . 8 | 2.772.676 | 2.561 . 1 | 2.076 823 | 1.887 . 3 | 10.907.376 | 4.725 . 5 | 9.576.887 | 3.450 . 1 | 184.052.609 | 3.796.819 | 187.849.428 |
| 1859 | 8.457.585 | 2.354 . 8 | 7.739.529 | 1.640 . 7 | 2.961.453 | 3.057 . 1 | 2.252.487 | 2.266 . 4 | 11.419.038 | 5.411 . 9 | 9.992.016 | 3.907 . 1 | 189.489.283 | 4.220.708 | 193.709.991 |
| 1860 | 8.968.834 | 2.657 . 3 | 8.233.522 | 1.897 . 3 | 2.781.339 | 3.147 . 5 | 2.036.749 | 2.277 . 1 | 11.730.173 | 5.804 . 8 | 10.270.271 | 4.174 . 4 | 131.386.254 | 3.442.232 | 134.828.486 |
| 1861 | 10.635.835 | 3.085 . 4 | 9.927.232 | 2.442 . 3 | 2.464.293 | 2.660 . 2 | 1.862.946 | 1.926 . 3 | 13.120.128 | 5.745 . 6 | 11.790.178 | 4.368 . 6 | 126.749.579 | 1.610.655 | 128.360.234 |
| 1862 | 9.817.263 | 2.899 . 2 | 9.251.858 | 2.198 . 6 | 2.909.063 | 3.049 . 9 | 2.237.784 | 2.242 . 7 | 12.726.320 | 5.949 . 1 | 11.489.642 | 4.441 . 3 | 152.325.318 | 1.069.111 | 153.394.429 |
| 1863 | 9.902.635 | 3.236 . 4 | 9.208.907 | 2.426 . 4 | 3.307.638 | 3.526 . 4 | 2.608.238 | 2.642 . 6 | 13.210.273 | 6.762 . 8 | 11.817.145 | 5.069 . 0 | 166.286.134 | 800.554 | 167.086.688 |
| 1864 | 10.725.835 | 3.407 . 4 | 9.798.654 | 2.528 . 2 | 3.437.235 | 3.921 . 2 | 2.615.878 | 2.924 . 2 | 14.163.071 | 7.328 . 6 | 12.414.532 | 5.452 . 4 | 133.413.533 | 333.610 | 133.747.143 |
| 1865 | 11.469.800 | 3.527 . 4 | 10.569.270 | 2.641 . 8 | 4.194.800 | 4.086 . 5 | 3.221.536 | 3.088 . 4 | 15.664.600 | 7.613 . 9 | 13.790.806 | 5.730 . 2 | 125.190.422 | 205.698 | 125.396.120 |
| 1866 | 13.075.689 | 3.845 . 1 | 12.003.615 | 2.793 . 5 | 4.471.191 | 4.281 . 0 | 3.507.195 | 3.180 . 6 | 17.546.880 | 8.126 . 1 | 15.510.810 | 5.974 . 1 | 122.973.165 | 307.793 | 123.280.958 |
| 1867 | 13.846.966 | 4.030 . 8 | 12.727.746 | 3.026 . 5 | 4.213.871 | 3.934 . 2 | 3.087.655 | 2.825 . 9 | 18.060.838 | 7.965 . 0 | 15.815.401 | 5.852 . 4 | 120.878.530 | 186.811 | 121.065.341 |
| 1868 | 14.456.750 | 4.258 . 2 | 13.227.655 | 3.303 . 7 | 4.565.590 | 3.720 . 9 | 3.301.373 | 2.789 . 9 | 18.922.340 | 7.979 . 1 | 16.529.028 | 6.093 . 6 | 123.718.534 | 160.815 | 123.879.349 |
| 1869 | 11.487.333 | 4.008 . 7 | 10.642.598 | 3.153 . 1 | 4.033.611 | 3.993 . 6 | 2.981.018 | 3.074 . 9 | 15.520.844 | 8.002 . 3 | 13.623.617 | 6.228 . 0 | 120.280.731 | 164.491 | 120.445.222 |
| 1870 | 11.852.832 | 3.497 . 8 | 10.690.074 | 2.867 . 4 | 3.863.588 | 3.455 . 8 | 2.989.873 | 2.802 . 1 | 15.716.420 | 6.953 . 6 | 13.679.947 | 5.669 . 5 | 127.954.361 | 256.571 | 128.210 932 |
| 1871 | 11.562.617 | 3.953 . 4 | 11.175.984 | 3.566 . 7 | 3.752.029 | 3.278 . 0 | 3.184.539 | 2.872 . 5 | 15.314.646 | 7.231 . 4 | 14.360.523 | 6.489 . 2 | 155.838.537 | 380.464 | 156.219.001 |
| 1872 | 13.718.810 | 4.501 . 6 | 12.945.783 | 3.570 . 3 | 6.051.654 | 4.756 . 6 | 5.234.836 | 3.761 . 6 | 19.770.464 | 9.258 . 2 | 18.180.619 | 7.331 . 9 | 145.777.218 | 496.696 | 146.266.914 |
| 1873 | 14.645.125 | 4.576 . 4 | 13.594.994 | 3.544 . 8 | 6.305.652 | 4.822 . 3 | 5.489.1[illegible] | 3.787 . 3 | 20.950.777 | 9.898 . 7 | 19.084.184 | 7.342 . 1 | 218.154.013 | 342.117 | 218.496.130 |
| 1874 | 14.463.889 | 4.422 . 5 | 13.641.866 | 3.507 . 7 | 6.186.709 | 4.702 . 1 | 5.293.663 | 3.701 . 1 | 20.600.598 | 9.124 . 6 | 18.935.531 | 7.208 . 8 | 189.067.616 | 397.447 | 189.465.063 |

# NUMÉRAIRE

## OR ET ARGENT — LINGOTS ET MONNAIE

*(valeur exprimée en millions)*

| ANNÉES | POUR MARSEILLE | | | | | | POUR LA FRANCE | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | COMMERCE GÉNÉRAL | | | COMMERCE SPÉCIAL | | | COMMERCE GÉNÉRAL | | | COMMERCE SPÉCIAL | | |
| | Importations | Exportations | Total | Importations | Exportations | Total | Importations | Exportations | Total | Importations | Exportations | Total |
| 1855 | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| 1856 | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| 1857 | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| 1858 | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| 1859 | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| 1860 | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| 1861 | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| 1862 | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| 1863 | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| 1864 | 120 . 8 | 401 . 3 | 522 . 1 | 120 . 8 | 325 . 1 | 445 . 9 | 814 . 8 | 732 . 2 | 1.547 . 0 | 733 . 5 | 650 . 9 | 1.384 . 4 |
| 1865 | 139 . 1 | 250 . 4 | 389 . 5 | 139 . 1 | 195 . 7 | 334 . 8 | 679 . 3 | 506 . 4 | 1.185 . 7 | 659 . 4 | 433 . 4 | 1.092 . 8 |
| 1866 | 84 . 9 | 19 . 4 | 104 . 3 | 84 . 9 | 19 . 4 | 104 . 3 | 1.096 . 0 | 622 . 0 | 1.718 . 0 | 1.064 . 6 | 554 . 5 | 1.619 . 1 |
| 1867 | 107 . 0 | 2 . 4 | 109 . 4 | 107 . 0 | 2 . 3 | 109 . 3 | 863 . 9 | 281 . 8 | 1.145 . 7 | 849 . 4 | 252 . 8 | 1.102 . 2 |
| 1868 | 95 . 1 | 205 . 2 | 300 . 3 | 95 . 1 | 195 . 3 | 290 . 4 | 715 . 0 | 393 . 7 | 1.108 . 7 | 686 . 6 | 365 . 0 | 1.051 . 6 |
| 1869 | 115 . 6 | 167 . 0 | 282 . 6 | 115 . 6 | 102 . 9 | 218 . 5 | 715 . 4 | 359 . 9 | 1.075 . 3 | 647 . 4 | 264 . 3 | 911 . 7 |
| 1870 | 154 . 1 | 99 . 1 | 253 . 2 | 137 . 5 | 75 . 5 | 213 . 0 | 448 . 9 | 302 . 4 | 751 . 3 | 416 . 4 | 261 . 2 | 677 . 6 |
| 1871 | 84 . 8 | 95 . 3 | 180 . 1 | 80 . 4 | 92 . 4 | 172 . 8 | 317 . 5 | 506 . 6 | 824 . 1 | 301 . 1 | 501 . 7 | 802 . 8 |
| 1872 | 47 . 6 | 74 . 1 | 121 . 7 | 40 . 4 | 67 . 5 | 107 . 9 | 395 . 3 | 345 . 7 | 741 . 0 | 383 . 0 | 333 . 4 | 716 . 4 |
| 1873 | 77 . 3 | 46 . 1 | 123 . 4 | 76 . 1 | 45 . 0 | 121 . 1 | 631 . 9 | 559 . 2 | 1.191 . 1 | 564 . 7 | 491 . 8 | 1.056 . 5 |
| 1874 | 91 . 8 | 81 . 5 | 173 . 3 | 83 . 4 | 73 . 1 | 156 . 5 | 998 . 5 | 206 . 4 | 1.204 . 9 | 951 . 5 | 159 . 3 | 1.110 . 8 |

## COMPTES SPÉCIAUX RELATIFS AU MOUVEMENT DES MARCHANDISES (1)

### COMMERCE GÉNÉRAL

Dans l'ensemble des échanges, en réunissant les exportations aux importations, les marchandises qui ont donné lieu aux affaires les plus importantes sont les suivantes :

| | | |
|---|---|---|
| Soie et bourre de soie. . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . | F. 259 | millions. |
| Tissus, passementerie et rubans de coton, de soie et de laine | 231 | id. |
| Céréales . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 199 | id. |
| Café . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 82 | id. |
| Peaux . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 80 | id. |
| Graines et fruits oléagineux. . . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 71 | id. |
| Coton en laine . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 62 | id. |

Les augmentations les plus remarquables de 1874 sur l'année 1875, ont eu pour objet les marchandises ci-après désignées :

| | | |
|---|---|---|
| Tissus . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . | F. 123 | millions. |
| Soie et bourre de soie. . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 113 | id. |
| Coton . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 53 | id. |
| Café . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 48 | id. |
| Thé . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 36 | id. |

Dans les deux tableaux transcrits ci-après, nous avons classé, par ordre d'importance, les principales marchandises importées ou exportées.

A l'importation, la soie, les céréales, les peaux, les laines, le café, les tissus, le coton en laine et les graines olégineuses, occupent le première rang.

A l'exportation, les tissus de coton, la soie et la bourre de soie sont encore en première ligne, mais le sucre, le café, la mercerie, les céréales et les peaux préparées viennent immédiatement après.

(1) Tableaux n[os] 1 et 2 ci-joints.

TABLEAU N° 1.

## IMPORTATIONS

| PRINCIPALES MARCHANDISES | 1857 | 1874 | AUGMENTATION | DIMINUTION |
|---|---|---|---|---|
| Soie et bourre de soie | 128.553.000 | 192.119.000 | 63.566.000 | » |
| Céréales | 125.750.000 | 170.608.000 | 44.858.000 | » |
| Peaux et pelleteries brutes | 37.426.000 | 61.283.000 | 23.857.000 | » |
| Laines en masse | 33.430.000 | 55.862.000 | 22.432.000 | » |
| Café | 22.451.000 | 46.019.000 | 23.568.000 | » |
| Tissus, passementerie et rubans de coton | 4.846.000 | 43.815.000 | 38.969.000 | » |
| Coton en laine | 9.565.000 | 43.331.000 | 33.766.000 | » |
| Graines oléagineuses | 33.420.000 | 42.600.000 | 9.180.000 | » |
| Fruits oléagineux | » | 28.683.000 | 28.683.000 | » |
| Sucres bruts et raffinés | 40.041.000 | 26.610.000 | » | 13.431.000 |
| Bois communs | 10.969.000 | 19.100.000 | 8.131.000 | » |
| Thé | 50.655 | 18.522.000 | 18.471.345 | » |
| Bestiaux | 3.264.000 | 16.447.000 | 13.447.000 | » |
| Huiles fixes pures | 15.554.000 | 14.825.000 | » | 729.000 |
| Plomb en masse | 15.963.000 | 13.327.000 | » | 2.636.000 |
| Tabacs en feuilles | 6.060.000 | 12.162.000 | 6.102.000 | » |
| Tissus, passementerie et rubans de soie | 2.541.000 | 11.798.000 | 9.257.000 | » |
| Tissus, passementerie et rubans de laine | » | 11.412.000 | 11.412.000 | » |
| Minerai de fer | 655.291 | 10.451.000 | 9.795.709 | » |
| Fruits de table | 6.219.000 | 10.357.000 | 4.138.000 | » |

TABLEAU N° 2.

## EXPORTATIONS

| PRINCIPALES MARCHANDISES | 1857 | 1874 | AUGMENTATION | DIMINUTION |
|---|---|---|---|---|
| Tissus, passementerie et rubans de coton | 26.537.000 | 70.522.000 | 43.985.000 | » |
| Soie et bourre de soie | 17.735.000 | 67.588.000 | 49.853.000 | » |
| Tissus, passementerie et rubans de laine | 39.636.000 | 52.610.000 | 12.974.000 | » |
| Sucres raffinés | 23.764.000 | 42.681.000 | 18.917.000 | » |
| Tissus, passementerie et rubans de soie | 33.888.000 | 40.936.000 | 7.048.000 | » |
| Café | 11.669.000 | 36.663.000 | 24.994.000 | » |
| Mercerie | 11.772.000 | 28.572.000 | 16.800.000 | » |
| Céréales, Grains et farines | 46.603.000 | 28.408.000 | » | 18.195.000 |
| Outils et ouvrages en métaux | 12.556 000 | 27.749.000 | 15.193.000 | » |
| Peaux préparées | 10.112.000 | 26.351.000 | 16.239.000 | » |
| Ouvrages en peaux ou en cuir | 7.330.000 | 21.903.000 | 14.573.000 | » |
| Vins de toute sorte | 16.995.000 | 21.584.000 | 4.589.000 | » |
| Coton en laine | » | 19.389.000 | 19.389.000 | » |
| Peaux et pelleteries brutes | 9.786.000 | 18.970.000 | 9.184.000 | » |
| Thé | 61.392 | 18.379.000 | 18.317.608 | » |
| Orfévrerie et bijouterie | 3.003.000 | 17.890.000 | 14.887.000 | » |
| Vêtements et pièces de lingerie cousues | 9.174.000 | 12.580.000 | 3.406.000 | » |
| Papiers, carton et livres | 8.326.000 | 10.398.000 | 2.072.000 | » |
| Poterie, verres et cristaux | 8.468.000 | 10.664.000 | 2.196.000 | » |
| Eaux-de-vie, esprits et liqueurs | 6.824.000 | 12.244.000 | 5.420.000 | » |

## COMMERCE SPÉCIAL

Dans le Commerce spécial, les principales marchandises sont classées dans l'ordre suivant :

### IMPORTATION

| | | |
|---|---|---|
| Céréales | F. 153 | millions. |
| Soie et Bourre de soie | 143 | id. |
| Laines en masse | 63 | id. |
| Peaux brutes | 51 | id. |
| Graines oléagineuses | 50 | id. |
| Coton en laine | 33 | id. |
| Sucre brut | 26 | id. |

### EXPORTATION

Nous remarquons en première ligne :

| | | |
|---|---|---|
| Tissus | F. 96 | millions. |
| Céréales | 25 | id. |
| Outils et Ouvrages en métaux | 25 | id. |
| Peaux préparées | 22 | id. |
| Mercerie | 19 | id. |
| Vins | 19 | id. |

Les deux tableaux qui suivent, nos 1 et 2, donnent les détails les plus complets sur le mouvement des marchandises importées ou exportées, au double point de vue du commerce général et du commerce spécial.

## TABLEAU N° 1.

## COMPTES SPÉCIAUX RELATIFS AU MOUVEMENT DES MARCHANDISES

### Importations — Port de Marseille

| DÉSIGNATION DES MARCHANDISES | 1857 | | | |
|---|---|---|---|---|
| | COMMERCE GÉNÉRAL | | COMMERCE SPÉCIAL | |
| | Quantités | Valeurs | Quantités | Valeurs |
| | quint. métr. | fr. | quint. métr. | fr. |
| Soie et bourre de soie | 24.634 | 128.553.678 | 19.815 | 106.157.994 |
| Céréales (grains et farines) | 4.856.096 | 125.750.878 | 1.896.208 | 68.815.478 |
| Laines en masse | 157.987 | 83.480.105 | 115.755 | 22.240.578 |
| Peaux et pelleteries brutes | 112.639 | 37.426.212 | 56.598 | 22.747.294 |
| Graines oléagineuses | 793.016 | 83.420.150 | 703.015 | 29.499.935 |
| Bestiaux | 29.672 | 3.264.843 | 29.643 | 3.264.308 |
| Café | 154.032 | 22.451.082 | 44.890 | 6.584.770 |
| Coton en laine | 54.690 | 9.565.420 | 24.774 | 4.582.316 |
| Sucres bruts et raffinés | 420.236 | 40.041.953 | 345.415 | 33.224.202 |
| Tissus, passementerie et rubans de coton | 8.340 | 4.846.584 | » | 60 |
| Tissus, passementerie et rubans de laine | » | » | » | » |
| Fruits oléagineux | » | » | » | » |
| Huiles fixes pures | 185.184 | 15.554.224 | 106.679 | 12.459.511 |
| Tissus, passementerie et rubans de soie | 191 | 2.541.510 | » | 72.053 |
| Bois communs | 465.340 | 10.969.396 | 421.757 | 9.191.331 |
| Tabac en feuilles ou en côtes | 43.289 | 6.060.404 | 13.275 | 1.858.478 |
| Fruits de table | 55.665 | 6.219.027 | 47.801 | 5.864.604 |
| Graisses de toute sorte | 37.344 | 4.851.859 | 25.184 | 3.290.554 |
| Thé | » | » | » | » |
| Plomb en masse, battu ou laminé, minerai et débris de vieux ouvrages | 278.805 | 15.968.060 | 140.618 | 7.272.432 |
| Minerai de fer | » | » | » | » |
| Indigo | 1.072 | 1.929.474 | 264 | 475.866 |
| Légumes secs et leurs farines | 64.083 | 2.745.587 | 48.419 | 2.082.030 |
| Chanvre | 85.652 | 3.659.616 | 84.709 | 3.447.352 |
| Peaux préparées | » | » | » | » |
| Cochenille | 1.539 | 1.615.541 | 561 | 589.313 |
| Nattes ou tresses de paille, d'écorce et de sparte | 19.306 | 3.271.446 | 15.491 | 1.694.293 |
| Safran | » | » | » | » |
| Riz en grains | 67.715 | 2.509.786 | 56.293 | 2.086.754 |
| Batiments de mer en bois ou en fer | » | » | » | » |
| Poivre | 34.260 | 5.824.236 | 3.892 | 661.688 |
| Cheveux non ouvrés | » | » | » | » |
| Vins en cercles ou en bouteilles | 88.893 | 6.723.030 | 85.752 | 6.520.539 |
| Œufs de volaille et de gibier | » | » | » | » |
| Morue sèche | » | » | » | » |
| Os, sabots et cornes de bétail bruts | » | » | » | » |
| Garance en racine | » | » | » | » |
| Chapeaux de paille | 729 | 2.103.092 | 128 | 302.043 |
| Houille crue | 863.922 | 1.655.314 | 131.519 | 257.548 |
| Fer, fonte et acier | 314.959 | 4.173.985 | 256.467 | 2.734.587 |
| Huiles de pétrole et de schiste rectifiées, épurées et essences. | » | » | » | » |
| Nitrates de potasse et de soude | 39.621 | 2.755.928 | 26.576 | 1.897.512 |
| Soufre épuré (non), minerai compris | 424.638 | 7.234.669 | 357.278 | 6.086.944 |
| Liége ouvré | 5.894 | 1.294.522 | 118 | 27.175 |
| Drilles autres que les vieux cordages et les chiffons de laine sans mélange | » | » | » | » |
| Cuivre pur et allié, limailles et débris de vieux ouvrages | 9.880 | 3.210.984 | 8.766 | 2.848.853 |
| Corail brut | » | » | » | » |
| Caoutchouc et gutta-percha bruts ou refondus en masse | » | » | » | » |
| Amurca et grignon | » | » | » | » |
| Huiles de pétrole et de schiste brutes | 518 | 1.609.900 | 154 | 424.885 |
| Fruits médicinaux | » | » | » | » |
| Beurre frais ou fondu | » | » | » | » |
| Viandes salées | » | » | » | » |
| Bois d'ébénisterie | » | » | » | » |
| Phormium tenax, abaca et végétaux filament. non dén. bruts. | » | » | » | » |
| Bois de teinture en bûches | 54.574 | 1.157.340 | 33.502 | 950.455 |
| Eponges de toute sorte | » | » | » | » |
| Son | » | » | » | » |
| Autres articles | 1.394.836 | 120.619.159 | 1.230.605 | 91.028.578 |
| Total | 10.548.751 | 674.924.013 | 6.801.522 | 460.736.833 |
| Or et argent | 1.784 | 105.699.395 | 1.784 | 105.700.385 |
| Total général | 10.550.585 | 780.623.408 | 6.803.306 | 566.437.218 |

## COMPTES SPÉCIAUX RELATIFS AU MOUVEMENT DES MARCHANDISES

**Importations — Port de Marseille**

(Suite)

| DÉSIGNATION DES MARCHANDISES | 1860 | | | |
|---|---|---|---|---|
| | COMMERCE GÉNÉRAL | | COMMERCE SPÉCIAL | |
| | Quantités | Valeurs | Quantités | Valeurs |
| | quint. métr. | fr. | quint. métr. | fr. |
| Soie et bourre de soie | 32.891 | 118.647.012 | 28 042 | 98.106.216 |
| Céréales (grains et farines) | 1.211.450 | 37.536.528 | 379.180 | 11.976.642 |
| Laines en masse | 160.306 | 55.459.055 | 159.004 | 55.006.293 |
| Peaux et pelleteries brutes | 122.624 | 33.766.490 | 89.421 | 25.827.851 |
| Graines oléagineuses | 782.027 | 86.232.934 | 765.074 | 35.840.821 |
| Bestiaux | 33.030 | 3.889.650 | 32.857 | 3.818.605 |
| Café | 193.841 | 28.128.555 | 40.765 | 5.781.109 |
| Coton en laine | 67.339 | 11.089.613 | 54.480 | 8.969.075 |
| Sucres bruts et raffinés | 553.265 | 39.568.157 | 502.940 | 35.139.007 |
| Tissus passementerie et rubans de coton | 2.010 | 1.179.459 | » | » |
| Tissus, passementerie et rubans de laine | » | » | » | » |
| Fruits oléagineux | » | » | » | » |
| Huiles fixes pures | 237.647 | 31.904.366 | 118.245 | 14.884.171 |
| Tissus, passementerie et rubans de soie | 183 | 1.384.926 | 10 | 50.228 |
| Bois communs | 819.319 | 17.901.088 | 775.953 | 16.987.706 |
| Tabac en feuilles ou en côtes | 68.232 | 10.098.265 | 56.858 | 8.414.928 |
| Fruits de table | 55.343 | 5.162.238 | 50.686 | 4.818.633 |
| Graisses de toute sorte | 16.112 | 1.957.066 | 5.045 | 624.006 |
| Thé | » | » | » | » |
| Plomb en masse, battu ou laminé, minerai et débris de vieux ouvrages | 390.167 | 20.989.143 | 232.720 | 11.804.381 |
| Minerai de fer | » | » | » | » |
| Indigo | » | » | » | » |
| Légumes secs et leurs farines | 36.299 | 1.379.354 | 16.299 | 619.345 |
| Chanvre | 33.417 | 3.161.883 | 27.622 | 2.611.115 |
| Peaux préparées | » | » | » | » |
| Cochenille | 2.398 | 2.158.209 | 2.013 | 1.811.673 |
| Nattes ou tresses de paille, d'écorce et de sparte | 14.582 | 2.897.848 | 14.559 | 1.629.192 |
| Safran | 354 | 5.311.050 | 215 | 3.225.000 |
| Riz en grains | 53.334 | 1.892.428 | 41.843 | 1.490.231 |
| Batiments de mer en bois ou en fer | » | » | » | » |
| Poivre | 10.579 | 1.586.833 | 5.433 | 817.906 |
| Cheveux non ouvrés | » | » | » | » |
| Vins en cercles ou en bouteilles | 29.471 | 1.895.351 | 22.763 | 1.417.099 |
| Œufs de volaille et de gibier | 8.719 | 1.045.291 | 8.713 | 1.043.535 |
| Morue sèche | » | » | » | » |
| Os, sabots et cornes de bétail bruts | » | » | » | » |
| Garance en racine | 64.443 | 5.542.108 | 89 | 7.694 |
| Chapeaux de paille | 773 | 2.035.537 | 210 | 505.407 |
| Houille crue | 438.681 | 794.013 | 166.478 | 301.325 |
| Fer, fonte et acier | 150.016 | 1.818.881 | 95.912 | 311.555 |
| Huiles de pétrole et de schiste rectifiées, épurées et essences. | 421 | 1.538.174 | 151 | 480.742 |
| Nitrates de potasse et de soude | 11.723 | 622.962 | 20.920 | 872 344 |
| Soufre épuré (non), minerai compris | 215.102 | 4.302.042 | 217.708 | 4.354.157 |
| Liége ouvré | » | » | » | » |
| Drilles autres que les vieux cordages et les chiffons de laine sans mélange | » | » | » | » |
| Cuivre pur et allié, limailles et débris de vieux ouvrages | 14.980 | 4.044.635 | 14.156 | 3.822.228 |
| Corail brut | » | » | » | » |
| Caoutchouc et gutta-percha bruts ou refondus en masse | » | » | » | » |
| Amurca et grignon | » | » | » | » |
| Huiles de pétrole et de schiste brutes | » | » | » | » |
| Fruits médicinaux | » | » | » | » |
| Beurre frais ou fondu | » | » | » | » |
| Viandes salées | 19.455 | 1.691.134 | 10.198 | 983.190 |
| Bois d'ébénisterie | » | » | » | » |
| Phormiun tenax, abaca et végétaux filament. non dén. bruts. | » | » | » | » |
| Bois de teinture en bûches | 66.083 | 971.601 | 54.851 | 792.070 |
| Eponges de toute sorte | » | » | » | » |
| Son | » | » | » | » |
| Autres articles | 1.049.601 | 93.537.600 | 898.155 | 72.099.300 |
| Total | 6.968.919 | 592.282.429 | 4.904.438 | 436.746.780 |
| Or et argent | 2.757 | 73.386.219 | 2.756 | 73.367.919 |
| Total général | 6.971.676 | 665.668.648 | 4.907.194 | 510.114.699 |

## COMPTES SPÉCIAUX RELATIFS AU MOUVEMENT DES MARCHANDISES

### Importations — Port de Marseille

(Suite)

| DÉSIGNATION DES MARCHANDISES | 1870 | | | |
|---|---|---|---|---|
| | COMMERCE GÉNÉRAL | | COMMERCE SPÉCIAL | |
| | Quantités | Valeurs | Quantités | Valeurs |
| | quint. métr. | fr | quint. métr. | fr. |
| Soie et bourre de soie | 27.731 | 117.006.681 | 27.104 | 114.804.178 |
| Céréales (grains et farines) | 5.498.125 | 130.634.585 | 3.075.381 | 70.066.505 |
| Laines en masse | 146.009 | 31.494.733 | 145.098 | 31 304.953 |
| Peaux et pelleteries brutes | 167.165 | 35.744.269 | 162.093 | 34.834.283 |
| Graines oléagineuses | 1.088.950 | 56.374.261 | 1.079.811 | 55.983.115 |
| Bestiaux | 96.189 | 15.681.726 | 96.158 | 15.577.180 |
| Café | 154.267 | 23.189.807 | 89.956 | 13.560.187 |
| Coton en laine | 168.712 | 38.627.293 | 141.473 | 32.793.875 |
| Sucres bruts et raffinés | 774.779 | 47.825.315 | 730.524 | 45.002.120 |
| Tissus, passementerie et rubans de coton | 13.842 | 8.684.369 | 179 | 166.380 |
| Tissus, passementerie et rubans de laine | 6.922 | 7.754.558 | 219 | 499.711 |
| Fruits oléagineux | 624.964 | 25.874.759 | 619.253 | 25.563.924 |
| Huiles fixes pures | 146.097 | 12.975.272 | 113.994 | 10.112.250 |
| Tissus, passementerie et rubans de soie | 718 | 9.543.153 | 7 | 333.608 |
| Bois communs | 916.655 | 15.828.890 | 656.971 | 13.414.735 |
| Tabac en feuilles ou en côtes | 51.643 | 6.455.410 | 24.241 | 3.030.136 |
| Fruits de table | 126.659 | 6.011.357 | 115.074 | 5.480.220 |
| Graisses de toute sorte | 77.140 | 10.971.152 | 67.794 | 9.662.368 |
| Thé | » | » | » | » |
| Plomb en masse, battu ou laminé, minerai et débris de vieux ouvrages | 240.648 | 9.996.745 | 237.353 | 9.851.791 |
| Minerai de fer | 1.976.597 | 3.953.195 | 1.976.446 | 3.952.892 |
| Indigo | 4.306 | 9.041.760 | 3.368 | 7.072.128 |
| Légumes secs et leurs farines | 343.762 | 9.625.342 | 325.046 | 9.100.250 |
| Chanvre | 45.809 | 4.776.254 | 36.509 | 3.836.071 |
| Peaux préparées | 1.454 | 2.424.251 | 400 | 781.397 |
| Cochenille | 4.796 | 3.476.825 | 4.735 | 3.433.035 |
| Nattes ou tresses de paille, d'écorce et de sparte | 7.782 | 3.365.309 | 7.724 | 2.791.503 |
| Safran | 252 | 3.148.875 | 180 | 2.243.750 |
| Riz en grains | 209.699 | 7.839.448 | 157.360 | 5.407.583 |
| Batiments de mer en bois ou en fer | 28.313 | 2.882.188 | 27.788 | 2.881.740 |
| Poivre | » | » | » | » |
| Cheveux non ouvrés | 360 | 2.754.230 | 358 | 2.738.312 |
| Vins en cercles ou en bouteilles | » | » | » | » |
| Œufs de volaille et de gibier | 24.864 | 3.108.023 | 23.813 | 2.976.648 |
| Morue seche | » | » | » | » |
| Os, sabots et cornes de bétail bruts | » | » | » | » |
| Garance en racine | 45.675 | 3.428.643 | 45.614 | 4.422.299 |
| Chapeaux de paille | 906 | 3.224.651 | 731 | 2.604.229 |
| Houille crue | 811.515 | 1.403.921 | 156.905 | 271.446 |
| Fer, fonte et acier | » | » | » | » |
| Huiles de pétrole et de schiste rectifiées, épurées et essences | 93.622 | 4.344.050 | 53.144 | 2.465.899 |
| Nitrates de potasse et de soude | 31.247 | 1.493.644 | 31.304 | 1.496.224 |
| Soufre épuré (non), minerai compris | 106.120 | 1.699.403 | 106.101 | 1.698.91[illegible] |
| Liege ouvré | » | » | » | » |
| Drilles autres que les vieux cordages et les chiffons de laine sans mélange | » | » | » | » |
| Cuivre pur et allié, limailles et débris de vieux ouvrages | 8.339 | 1.439.457 | 7.286 | 1.253.183 |
| Corail brut | 215 | 1.644.291 | 151 | 1.156.833 |
| Caoutchouc et gutta-percha bruts ou refondus en masse | » | » | » | » |
| Amurca et grignon | 45.695 | 1.827.789 | 45.694 | 1.827.759 |
| Huiles de pétrole et de schiste brutes | » | » | » | » |
| Fruits médicinaux | » | » | » | » |
| Beurre frais ou fondu | » | » | » | » |
| Viandes salées | » | » | » | » |
| Bois d'ébénisterie | » | » | » | » |
| Phormium tenax, abaca et végétaux filament. non dén. bruts | » | » | » | » |
| Bois de teinture en bûches | 146.179 | 2.859.654 | 144.716 | 2.838.632 |
| Eponges de toute sorte | » | » | » | » |
| Son | 120.598 | 1.456.798 | 605.335 | 7.738.527 |
| Autres articles | 1.329.024 | 139.056.539 | 1.046.972 | 90.014.431 |
| Total | 15.713.344 | 830.470.875 | 12.190.363 | 637.064.205 |
| Or et argent | 1.536 | 154.076.670 | 1.396 | 137.481.858 |
| Total général | 15.714.880 | 984.547.565 | 12.191.759 | 794.546.063 |

## COMPTES SPÉCIAUX RELATIFS AU MOUVEMENT DES MARCHANDISES

**Importations — Port de Marseille**

(Suite)

| DÉSIGNATION DES MARCHANDISES | 1873 | | | |
|---|---|---|---|---|
| | COMMERCE GÉNÉRAL | | COMMERCE SPÉCIAL | |
| | Quantités | Valeurs | Quantités | Valeurs |
| | quint. métr. | fr. | quint. métr. | fr. |
| Soie et bourre de soie | 51.887 | 175.616.741 | 42.269 | 134.849.706 |
| Céréales (grains et farines) | 5.082.038 | 159.355.801 | 3.224.016 | 96.056.213 |
| Laines en masse | 225.690 | 107.202.940 | 217.616 | 108.367.733 |
| Peaux et pelleteries brutes | 182.259 | 58.527.525 | 161.658 | 40.571.276 |
| Graines oléagineuses | 1.349.778 | 48.954.241 | 1.346.780 | 48.829.483 |
| Bestiaux | 339.586 | 47.750.810 | 339.580 | 47.750.200 |
| Café | 208.092 | 46.196.522 | 57.801 | 12.831.722 |
| Coton en laine | 204.203 | 41.622.736 | 147.471 | 32.133.512 |
| Sucres bruts et raffinés | 600.869 | 37.335.846 | 580.967 | 35.570.911 |
| Tissus, passementerie et rubans de coton | 48.695 | 33.924.853 | 318 | 509.536 |
| Tissus, passementerie et rubans de laine | 19.094 | 33.299.400 | 235 | 336.260 |
| Fruits oléagineux | 712.105 | 33.020.449 | 707.763 | 30.712.643 |
| Huiles fixes pures | 234.955 | 21.259.183 | 169.356 | 15.357.409 |
| Tissus, passementerie et rubans de soie | 951 | 18.025.322 | 77 | 965.136 |
| Bois communs | 610.911 | 15.078.510 | 605.804 | 14.973.424 |
| Tabac en feuilles ou en côtes | 115.664 | 15.036.375 | 34.327 | 4.462.461 |
| Fruits de table | 246.114 | 12.811.996 | 238.257 | 11.244.637 |
| Graisses de toute sorte | 110.517 | 12.372.437 | 107.323 | 11.928.701 |
| Thé | 27.223 | 11.433.622 | 175 | 73.651 |
| Plomb en masse, battu ou laminé, minerai et débris de vieux ouvrages | 234.653 | 11.025.441 | 231.871 | 10.871.607 |
| Minerai de fer | 3.740.329 | 9.350.821 | 3.739.771 | 9.349.428 |
| Indigo | 4.278 | 6.973.482 | 4.106 | 6.693.416 |
| Légumes secs et leurs farines | 218.948 | 6.568.426 | 218.366 | 6.550.981 |
| Chanvre | 49.944 | 5.582.177 | 41.598 | 4.745.172 |
| Peaux préparées | 3.947 | 5.255.060 | 1.606 | 2.226.001 |
| Cochenille | 7.577 | 4.849.274 | 7.627 | 4.881.581 |
| Nattes ou tresses de paille, d'écorce et de sparte | 11.719 | 4.849.065 | 9.069 | 2.928.487 |
| Safran | 614 | 4.814.880 | 357 | 2.839.360 |
| Riz en grains | 104.268 | 4.699.288 | 63.728 | 2.867.753 |
| Batiments de mer en bois ou en fer | 60.942 | 4.535.640 | 60.912 | 4.534.020 |
| Poivre | 22.281 | 4.010.540 | 3.916 | 704.855 |
| Cheveux non ouvrés | 612 | 3.852.702 | 608 | 3.833.361 |
| Vins en cercles ou en bouteilles | 69.584 | 3.516.953 | 50.875 | 2.403.188 |
| Œufs de volaille et de gibier | 23.812 | 3.333.666 | 23.809 | 3.333.260 |
| Morue sèche | 52.822 | 3.274.970 | 49.049 | 3.041.058 |
| Os, sabots et cornes de bétail bruts | 118.032 | 3.101.725 | 117.636 | 3.079.682 |
| Garance en racine | 52.114 | 2.866.247 | 51.977 | 2.858.715 |
| Chapeaux de paille | 773 | 2.759.146 | 651 | 2.324.284 |
| Houille crue | 853.872 | 2.669.364 | 691.082 | 2.135.443 |
| Fer, fonte et acier | 162.776 | 2.542.106 | 42.184 | 599.700 |
| Huiles de pétrole et de schiste rectifiées, épurées et essences | 62.771 | 2.535.959 | 36.689 | 1.472.271 |
| Nitrates de potasse et de soude | 44.139 | 2.075.899 | 42.351 | 1.947.125 |
| Soufre épuré (non), minerai compris | 132.324 | 1.984.865 | 132 324 | 1.984.865 |
| Liége ouvré | 5.679 | 1.893.065 | 2.283 | 761.039 |
| Drilles autres que les vieux cordages et les chiffons de laine sans mélange | 39.236 | 1.883.323 | 37.064 | 1.779.058 |
| Cuivre pur et allié, limailles et débris de vieux ouvrages | 10.640 | 1.821.560 | 10.433 | 1.749.607 |
| Corail brut | 235 | 1.795.302 | 135 | 1.028.925 |
| Caoutchouc et gutta-percha bruts ou refondus en masse | 2.861 | 1.645.144 | 1.148 | 660.209 |
| Amurca et grignon | 36.004 | 1.620.166 | 35.887 | 1.614.888 |
| Huiles de pétrole et de schiste brutes | 48.935 | 1.565.915 | 48.644 | 1.556.662 |
| Fruits médicinaux | 6.223 | 1.438.247 | 5.203 | 1.084.528 |
| Beurre frais ou fondu | 4.295 | 1.395.976 | 4.230 | 1.374.834 |
| Viandes salées | 11.124 | 1.385.497 | 8.907 | 1.138.894 |
| Bois d'ébénisterie | 28.194 | 1.384.676 | 22.109 | 2.004.982 |
| Phormium tenax, abaca et végétaux filament. non dén. bruts | 29.563 | 1.182.524 | 27.287 | 1.091.461 |
| Bois de teinture en bûches | 71.409 | 1.142.550 | 70.646 | 1.130.335 |
| Eponges de toute sorte | 1.091 | 1.100.562 | 627 | 689.931 |
| Son | 35.125 | 526.870 | 406.705 | 6.100.574 |
| Autres articles | 819.500 | 97.165.008 | 653.549 | 37.880.197 |
| Total | 17.553.896 | 1.154.799.390 | 14.947.812 | 793.417.321 |
| Or et argent | 574 | 77.251.387 | 519 | 76.107.337 |
| Total général | 17.554.470 | 1.232.050.777 | 14.948.331 | 869.524.658 |

## COMPTES SPÉCIAUX RELATIFS AU MOUVEMENT DES MARCHANDISES

**Importations — Port de Marseille**

(Suite)

| DÉSIGNATION DES MARCHANDISES | 1874 | | | |
|---|---|---|---|---|
| | COMMERCE GÉNÉRAL | | COMMERCE SPÉCIAL | |
| | Quantités | Valeurs | Quantités | Valeurs |
| | quint. métr. | fr. | quint. métr. | fr. |
| Soie et bourre de soie | 60.713 | 192.119.167 | 47.682 | 143.548.265 |
| Céréales (grains et farines) | 5.6[illegible]7.771 | 170.668.413 | 5.110.701 | 153.315.957 |
| Laines en masse | 210.203 | 55.862.845 | 203.014 | 53.798.673 |
| Peaux et pelleteries brutes | 195.866 | 61.283.330 | 149.057 | 51.873.480 |
| Graines oléagineuses | 1.290.265 | 42.600.570 | 1.277.928 | 42.152.232 |
| Bestiaux | 87.207 | 16.447.216 | 87.182 | 16.446.180 |
| Café | 201.839 | 46.019.205 | 56.655 | 12.917.315 |
| Coton en laine | 240.033 | 43.331.084 | 178.700 | 33.950.308 |
| Sucres bruts et raffinés | 468.597 | 26.610.195 | 471.525 | 26.979.941 |
| Tissus, passementerie et rubans de coton | 62.134 | 43.815.980 | 296 | 570.527 |
| Tissus, passementerie et rubans de laine | 8.459 | 11.412.060 | 234 | 347.178 |
| Fruits oléagineux | 796.409 | 28.683.166 | 794.277 | 28.497.161 |
| Huiles fixes pures | 176.313 | 14.825.097 | 129.695 | 10.928.832 |
| Tissus, passementerie et rubans de soie | 1.136 | 11.798.694 | 125 | 605.916 |
| Bois communs | 611.774 | 19.100.839 | 609.086 | 19.010.328 |
| Tabac en feuilles ou en côtes | 105.762 | 12.162.646 | 97.482 | 11.210.422 |
| Fruits de table | 195.220 | 10.357.149 | 187.596 | 9.798.050 |
| Graisses de toute sorte | 57.053 | 6.475.065 | 56.299 | 6.380.327 |
| Thé | 39.409 | 18.522.160 | 226 | 106.267 |
| Plomb en masse, battu ou laminé, minerai et débris de vieux ouvrages | 293.623 | 13.327.756 | 283.052 | 12.784.988 |
| Minerai de fer | 4.544.075 | 10.451.372 | 4.543.966 | 10.451.121 |
| Indigo | 4.369 | 7.645.172 | 3.961 | 6.932.047 |
| Légumes secs et leurs farines | 97.969 | 2.939.055 | 97.191 | 2.915.741 |
| Chanvre | 38.898 | 4.124.755 | 3[illegible].311 | 3.228.059 |
| Peaux préparées | 3.477 | 5.934.141 | 1.179 | 2.072.139 |
| Cochenille | 6.964 | 4.039.068 | 6.931 | 4.020.050 |
| Nattes ou tresses de paille, d'écorce et de sparte | 20.064 | 6.015.993 | 9.472 | 1.982.922 |
| Safran | 457 | 3.198.090 | 220 | 1.537.270 |
| Riz en grains | 99.815 | 4.482.134 | 73.751 | 3.318.783 |
| Batiments de mer en bois ou en fer | 37.120 | 2.970.550 | 37.080 | 2.969.200 |
| Poivre | 20.288 | 3.246.018 | 4.170 | 667.160 |
| Cheveux non ouvrés | 700 | 3.778.812 | 685 | 3.696.300 |
| Vins en cercles ou en bouteilles | 91.522 | 4.660.175 | 60.764 | 3.041.449 |
| Œufs de volaille et de gibier | 20.884 | 2.714.964 | 20.884 | 2.714.964 |
| Morue sèche | 54.225 | 3.361.952 | 55.883 | 3.464.722 |
| Os, sabots et cornes de bétail bruts | 76.332 | 2.422.391 | 75.980 | 2.387.123 |
| Garance en racine | 62.886 | 2.955.645 | 62.870 | 2.954.890 |
| Chapeaux de paille | 708 | 2.525.846 | 618 | 2.207.188 |
| Houille crue | 744.718 | 1.861.795 | 552.633 | 1.381.582 |
| Fer, fonte et acier | » | » | » | » |
| Huiles de pétrole et de schiste rectifiées, épurées et essences | 62.771 | 2.535.959 | 36.689 | 1.472.271 |
| Nitrates de potasse et de soude | » | » | » | » |
| Soufre épuré (non), minerai compris | 159.041 | 2.544.656 | 158.955 | 2.543.282 |
| Liége ouvré | 4.547 | 1.361.036 | 1.778 | 533.420 |
| Drilles autres que les vieux cordages et les chiffons de laine sans mélange | 55.583 | 2.556.712 | 54.198 | 2.490.302 |
| Cuivre pur et allié, limailles et débris de vieux ouvrages | » | » | » | » |
| Corail brut | 198 | 1.518.448 | 135 | 1.035.428 |
| Caoutchouc et gutta-percha bruts ou refondus en masse | » | » | » | » |
| Amurca et grignon | » | » | » | » |
| Huiles de pétrole et de schiste brutes | 38.946 | 919.557 | 53.841 | 1.543.129 |
| Fruits médicinaux | 9.300 | 2.301.850 | 6.042 | 1.335.048 |
| Beurre frais ou fondu | 4.216 | 1.264.872 | 4.151 | 1.245.345 |
| Viandes salées | » | » | » | » |
| Bois d'ébénisterie | » | » | » | » |
| Phormium tenax, abaca et végétaux filament. non dén. bruts | » | » | » | » |
| Bois de teinture en bûches | 44.150 | 1.813.042 | 44.105 | 1.811.152 |
| Eponges de toute sorte | » | » | » | » |
| Son | 14.124 | 211.861 | 309.165 | 4.637.477 |
| Autres articles | 1.215.709 | 134.801.458 | 933.727 | 64.412.437 |
| Total | 18.294.462 | 1.096.600.016 | 16.982.147 | 780.234.348 |
| Or et argent | 1.229 | 91.822.873 | 896 | 83.429.858 |
| Total général | 18.295.691 | 1.188.422.889 | 16.983.043 | 863.664.206 |

TABLEAU N° 2.

## COMPTES SPÉCIAUX RELATIFS AU MOUVEMENT DES MARCHANDISES

**Exportations — Port de Marseille**

| DÉSIGNATION DES MARCHANDISES | 1857 | | | |
|---|---|---|---|---|
| | COMMERCE GÉNÉRAL | | COMMERCE SPÉCIAL | |
| | Quantités | Valeurs | Quantités | Valeurs |
| | quint. métr. | fr. | quint. métr. | fr. |
| Tissus, passementerie et rubans de laine | 15.203 | 39.636.072 | 11.577 | 29.510.471 |
| Soie et bourre de soie | 3.332 | 17.735.069 | 892 | 5.203.460 |
| Céréales (grains et farines) | 1.558.328 | 46.603.955 | 6.718 | 236.552 |
| Tissus, passementerie et rubans de coton | 36.969 | 26.537.040 | 26.706 | 17.013.180 |
| Tissus, passementerie et rubans de soie | 2.021 | 33.888.430 | 1.778 | 29.952.435 |
| Sucres raffinés | 247.546 | 23.764.408 | 244.867 | 23.507.204 |
| Papier, carton, livres et gravures | 37.463 | 8.326.862 | 36.409 | 7.957.508 |
| Outils et ouvrages en métaux | 70.328 | 12.556.244 | 42.184 | 8.259.651 |
| Café | 77.799 | 11.669.861 | 7 | 1.098 |
| Mercerie | 12.339 | 11.772.787 | 11.693 | 11.117.999 |
| Vins de toute sorte | 126.551 | 16.995.345 | 119.934 | 16.560.632 |
| Peaux préparées | 11.902 | 10.112.395 | 11.500 | 9.667.465 |
| Ouvrages en peau ou en cuir | 3.546 | 7.330.184 | 3.318 | 7.121.675 |
| Coton en laine | » | » | » | » |
| Eaux-de-vie, esprits et liqueurs | 36.230 | 6.824.108 | 18.094 | 3.957.376 |
| Vêtements et pièces de lingerie cousues | 3.788 | 9.174.279 | 3.734 | 9.038.559 |
| Poterie, verres et cristaux | 105.116 | 8.468.898 | 83.102 | 7.780.857 |
| Peaux et pelleteries brutes | 35.563 | 9.786.260 | 33 | 7.539 |
| Thé | » | » | » | » |
| Orfévrerie et bijouterie | 34 | 3.003.789 | 14 | 1.332.794 |
| Huiles fixes pures | 67.261 | 10.983.886 | 28.184 | 4.650.795 |
| Fer, fonte, acier et débris de vieux ouvrages | 55.226 | 3.405.873 | 13.731 | 984.065 |
| Tissus, passementerie et rubans de lin ou de chanvre | 11.724 | 4.352.718 | 9.424 | 3.748.410 |
| Matériaux à bâtir | » | » | » | » |
| Œufs de vers-à-soie | » | » | » | » |
| Bougies de toute sorte | 6.924 | 1.904.020 | 4.349 | 1.196.019 |
| Machines et mécaniques | 22.390 | 2.740.197 | 9.666 | 1.053.692 |
| Armes et munitions de guerre | 3.934 | 6.772.682 | 830 | 1.[illegible]34.748 |
| Sucres bruts de toute provenance | 78.690 | 6.920.422 | » | » |
| Savons ordinaires | 43.331 | 3.682.035 | 43.207 | 3.671.512 |
| Meubles | 8.925 | 1.785.097 | 8.147 | 1 629.468 |
| Tourteaux de graines et de fruits oléagineux | 79.161 | 1.266.527 | 78.752 | 1.260.130 |
| Laines en masse | 13.617 | 4.421.895 | 461 | 146.625 |
| Horlogerie et fournitures d'horlogerie | 171 | 1.707.419 | 45 | 402.909 |
| Allumettes chimiques | » | » | » | » |
| Fromages | » | » | » | » |
| Plomb | 176.220 | 10.180.213 | 48.245 | 2.161.[illegible] |
| Garance moulue ou en paille | 90.789 | 11.532.131 | 86.821 | 10.972.398 |
| Safran | » | » | » | » |
| Fruits de table | » | » | » | » |
| Nattes ou tresses de paille, d'écorce et de sparte | » | » | » | » |
| Chapeaux de paille | » | » | » | » |
| Fruits oléagineux | » | » | » | » |
| Médicaments composés | 2.542 | 1.292.286 | 2.456 | 1.251.454 |
| Fils de toute sorte | 2.575 | 1.214.578 | 1.028 | 473.838 |
| Morues sèches | » | » | » | » |
| Soudes et cristaux de soude | » | » | » | » |
| Cuivre (minerai compris) | 6.970 | 1.900.474 | 6.283 | 1.672.915 |
| Houille crue | 139.642 | 160.588 | [illegible]7.721 | 55.010 |
| Ouvrages en bois autres que les meubles | » | » | » | » |
| Tartre brut, cristaux et crème de tartre | » | » | » | » |
| Poissons marinés ou à l'huile | 58.452 | 2.557.848 | 57.279 | 2.273.233 |
| Cochenille | » | » | » | » |
| Parfumeries | 4.297 | 2.148.265 | 4.232 | 2.116.100 |
| Voitures suspendues, garnies ou peintes | » | » | » | » |
| Graisses de toute sorte | » | » | » | » |
| Chapeaux de feutre | » | » | » | » |
| Autres articles | 1.049.832 | 72.755.852 | 766.089 | 44.750.858 |
| Total | 4.306.733 | 457.871.992 | 1.841.024 | 274.042.107 |
| Or et argent | 5.958 | 148.562.407 | 5.937 | 148.355.710 |
| Total général | 4.312.691 | 606.434.399 | 1.846.981 | 422.397.817 |

# COMPTES SPÉCIAUX RELATIFS AU MOUVEMENT DES MARCHANDISES

**Exportations — Port de Marseille**

(Suite)

| DÉSIGNATION DES MARCHANDISES | 1860 | | | |
|---|---|---|---|---|
| | COMMERCE GÉNÉRAL | | COMMERCE SPÉCIAL | |
| | Quantités | Valeurs | Quantités | Valeurs |
| | quint. métr. | fr. | quint. métr. | fr. |
| Tissus, passementerie et rubans de laine | 21.213 | 52.409.631 | 16.103 | 39.753.570 |
| Soie et bourre de soie | 3.035 | 21.967.401 | 1.096 | 6.632.081 |
| Céréales (grains et farines) | 206.608 | 5.076.757 | 31.652 | 782.206 |
| Tissus, passementerie et rubans de coton | 63.954 | 39.865.284 | 48.472 | 26.940.893 |
| Tissus, passementerie et rubans de soie | 2.130 | 28.649.357 | 1.842 | 24.893.853 |
| Sucres raffinés | 302.761 | 27.854.041 | 301.948 | 27.778.751 |
| Papier, carton, livres et gravures | 35.775 | 7.467.782 | 34.841 | 7.097.071 |
| Outils et ouvrages en métaux | 168.277 | 27.553.921 | 55.458 | 10.598.835 |
| Café | 113.130 | 14.141.253 | 23 | 2.834 |
| Mercerie | 15.573 | 11.116.160 | 14.846 | 10.501.000 |
| Vins de toute sorte | 236.881 | 24.605.867 | 231.446 | 24.116.949 |
| Peaux préparées | 13.615 | 10.389.064 | 12.537 | 8.960.648 |
| Ouvrages en peau ou en cuir | 6.641 | 13.570.744 | 6.238 | 12.768.175 |
| Coton en laine | » | » | » | » |
| Eaux-de-vie, esprits et liqueurs | 59.642 | 7.537.436 | 42.038 | 5.578.232 |
| Vêtements et pièces de lingerie cousues | 14.711 | 36.858.459 | 14.636 | 36.698.025 |
| Poterie, verres et cristaux | 131.776 | 9.510.082 | 129.031 | 9.058.172 |
| Peaux et pelleteries brutes | 29.363 | 7.558 410 | 456 | 165.599 |
| Thé | » | » | » | » |
| Orfévrerie et bijouterie | 31 | 5.995.924 | 22 | 3.713.205 |
| Huiles fixes pures | 138.644 | 24.942.499 | 48.588 | 8.889.911 |
| Fer, fonte, acier et débris de vieux ouvrages | 48.113 | 3.279.179 | 24.993 | 1.401.069 |
| Tissus, passementerie et rubans de lin ou de chanvre | 12.050 | 5.434.342 | 11.104 | 4.605.979 |
| Matériaux à bâtir | » | » | » | » |
| Œufs de vers-à-soie | 96 | 2.057.335 | 63 | 1.364.370 |
| Bougies de toute sorte | 13.262 | 3.474.047 | 7.321 | 1.903.392 |
| Machines et mécaniques | 41.624 | 3.863.017 | 24.167 | 2.001.923 |
| Armes et munitions de guerre | 6.154 | 8.080.566 | 4.649 | 5.541.438 |
| Sucres bruts de toute provenance | 54.836 | 3.803.510 | 57 | 3.956 |
| Savons ordinaires | 43.158 | 2.373.683 | 42.972 | 2.363.487 |
| Meubles | 9.461 | 1.892.122 | 9.242 | 1.848.475 |
| Tourteaux de graines et de fruits oléagineux | 159.565 | 3.174.856 | 159.565 | 3.174.856 |
| Laines en masse | 23.269 | 7.213.390 | 13.138 | 4.072.697 |
| Horlogerie et fournitures d'horlogerie | 521 | 2.398.573 | 392 | 805.418 |
| Allumettes chimiques | » | » | » | » |
| Fromages | 14.100 | 2.819.994 | 10.144 | 2.028.876 |
| Plomb | 156.470 | 9.208.881 | 28.451 | 1.273.670 |
| Garance moulue ou en paille | 52.705 | 6.028.411 | 23.722 | 2.695.703 |
| Safran | » | » | » | » |
| Fruits de table | » | » | » | » |
| Nattes ou tresses de paille, d'écorce et de sparte | » | » | » | » |
| Chapeaux de paille | » | » | » | » |
| Fruits oléagineux | » | » | » | » |
| Médicaments composés | 5.136 | 2.401.666 | 5.111 | 2.389.670 |
| Fils de toute sorte | 3.454 | 2.696.047 | 1.603 | 1.803.608 |
| Morues sèches | » | » | » | » |
| Soudes et cristaux de soude | 39.256 | 1.564.175 | 38.342 | 1.527.621 |
| Cuivre (minerai compris) | 14.449 | 2.773.446 | 11.704 | 1.803.294 |
| Houille crue | 1.057.005 | 1.215.556 | 697.369 | 801.974 |
| Ouvrages en bois autres que les meubles | 1.630 | 1.271.958 | 1.376 | 1.068.120 |
| Tartre brut, cristaux et crême de tartre | » | » | » | » |
| Poissons marinés ou à l'huile | 20.709 | 1.423.437 | 20.274 | 1.385.426 |
| Cochenille | » | » | » | » |
| Parfumeries | 4.693 | 2.346.295 | 4.633 | 2.316.650 |
| Voitures suspendues, garnies ou peintes | » | » | » | » |
| Graisses de toute sorte | » | » | » | » |
| Chapeaux de feutre | » | » | » | » |
| Autres articles | 1.253.411 | 79.906.527 | 806.472 | 49.069.819 |
| Total | 4.598.587 | 537.771.085 | 2.938.132 | 362.181.501 |
| Or et argent | 3.807 | 132.238.560 | 3.806 | 132.219.360 |
| Total général | 4.602.394 | 670.009.645 | 2.941.938 | 494.401.061 |

## COMPTES SPÉCIAUX RELATIFS AU MOUVEMENT DES MARCHANDISES

**Exportations — Port de Marseille**

(Suite)

| DÉSIGNATION DES MARCHANDISES | 1870 | | | |
|---|---|---|---|---|
| | COMMERCE GÉNÉRAL | | COMMERCE SPÉCIAL | |
| | Quantités | Valeurs | Quantités | Valeurs |
| | quint. métr. | fr. | quint. métr. | fr. |
| Tissus, passementerie et rubans de laine | 37.308 | 51.959.818 | 28.988 | 40.025.774 |
| Soie et bourre de soie | 9.559 | 53.566.674 | 8.928 | 50.911.943 |
| Céréales (grains et farines) | 1.082.956 | 38.964.221 | 84.025 | 1.691.744 |
| Tissus, passementerie et rubans de coton | 63.708 | 40.258.552 | 43.596 | 24.235.032 |
| Tissus, passementerie et rubans de soie | 8.971 | 106.638.205 | 7.564 | 97.792.227 |
| Sucres raffinés | 500.167 | 39.887.491 | 476.670 | 38.395.963 |
| Papier, carton, livres et gravures | 36.884 | 7.451.389 | 35.052 | 6.834.463 |
| Outils et ouvrages en métaux | 150.867 | 11.927.263 | 80.148 | 8.607.540 |
| Café | 101.707 | 15.255.990 | 37 | 5.556 |
| Mercerie | 27.999 | 17.997.526 | 24.415 | 15.419.011 |
| Vins de toute sorte | 311.176 | 20.581.495 | 304.580 | 20.050.899 |
| Peaux préparées | 22.475 | 19.946.602 | 21.007 | 18.023.064 |
| Ouvrages en peau ou en cuir | 6.280 | 13.790.201 | 5.888 | 12.790.953 |
| Coton en laine | 60.036 | 13.117.693 | 33.053 | 7.222.072 |
| Eaux-de-vie, esprits et liqueurs | 74.032 | 7.881.121 | 41.870 | 5.378.020 |
| Vêtements et pièces de lingerie cousues | 8.895 | 12.156.748 | 6.775 | 10.292.106 |
| Poteries, verres et cristaux | 194.337 | 9.865.826 | 188.967 | 8.912.806 |
| Peaux et pelleteries brutes | 54.522 | 7.621.459 | 49.720 | 6.901.305 |
| Thé | » | » | » | » |
| Orfèvrerie et bijouterie | 88 | 9.057.717 | 16 | 1.672.482 |
| Huiles fixes pures | 92.699 | 8.831.083 | 25.343 | 2 443.410 |
| Fer, fonte, acier et débris de vieux ouvrages | 138.566 | 3.969.812 | 22.770 | 730.604 |
| Tissus, passementerie et rubans de lin ou de chanvre | 15.484 | 7.255.435 | 14.134 | 6.412.879 |
| Matériaux à bâtir | 730.331 | 2.428.652 | 729.962 | 2.413.186 |
| Œufs de vers-à-soie | 447 | 7.153.280 | 94 | 1.499.680 |
| Bougies de toute sorte | 22.425 | 4.484.992 | 20.296 | 4.059.144 |
| Machines et mécaniques | 37.971 | 5.263.162 | 27.894 | 2.789.360 |
| Armes et munitions de guerre | 3.066 | 2.853.835 | 1.311 | 1.204.322 |
| Sucres bruts de toute provenance | » | » | » | » |
| Savons ordinaires | 70.683 | 4.276.335 | 70.623 | 4.272.685 |
| Meubles | 37.982 | 3.798.196 | 36.911 | 3.691.125 |
| Tourteaux de graines et de fruits oléagineux | 168.340 | 3.045.747 | 168.340 | 3.045.747 |
| Laines en masse | 13.434 | 3.225.815 | 12.866 | 2.980.56[illegible] |
| Horlogerie et fournitures d'horlogerie | 895 | 3.441.312 | 710 | 1.032.866 |
| Allumettes chimiques | » | » | » | » |
| Fromages | 20.148 | 4.029.656 | 10.000 | 1.999.900 |
| Plomb | 103.766 | 4.565.718 | 99.989 | 4.399.505 |
| Garance moulue ou en paille | 43.340 | 4.506.413 | 43.278 | 4.500.017 |
| Safran | 231 | 2.884.250 | 152 | 1.903.875 |
| Fruits de table | 24.132 | 2.505.659 | 19.079 | 2.060.390 |
| Nattes ou tresses de paille, d'écorce et de sparte | » | » | » | » |
| Chapeaux de paille | » | » | » | » |
| Fruits oléagineux | » | » | » | » |
| Médicaments composés | 4.547 | 2.209.347 | 4.239 | 2.046.397 |
| Fils de toute sorte | 11.773 | 3.851.511 | 2.811 | 1.029.412 |
| Morues sèches | » | » | » | » |
| Soudes et cristaux de soude | » | » | » | » |
| Cuivre (minerai compris) | 11.969 | 2.272.482 | 11.360 | 2.159.311 |
| Houille crue | 1.827.433 | 2.101.548 | 1.245.993 | 1.432.892 |
| Ouvrages en bois autres que les meubles | » | » | » | » |
| Tartre brut, cristaux et crême de tartre | » | » | » | » |
| Poissons marinés ou à l'huile | 27.787 | 2.412.906 | 5.706 | 874.713 |
| Cochenille | 2.448 | 1.774.916 | 2.365 | 1.714.872 |
| Parfumeries | 4.226 | 2.028.706 | 4.076 | 1.956.547 |
| Voitures suspendues, garnies ou peintes | » | » | » | » |
| Graisses de toute sorte | 12.596 | 1.561.390 | 10.456 | 1.336.679 |
| Chapeaux de feutre | » | » | » | » |
| Autres articles | 1.245.594 | 93.718.812 | 1.096.629 | 69.677.661 |
| **Total** | 7.424.130 | 688.376.961 | 5.128.186 | 508.830.703 |
| Or et argent | 1.424 | 99.074.182 | 1.038 | 75.516.027 |
| **Total général** | 7.425.554 | 787.451.143 | 5.129.224 | 584.346.730 |

## COMPTES SPÉCIAUX RELATIFS AU MOUVEMENT DES MARCHANDISES

### Exportations — Port de Marseille

(Suite)

| DÉSIGNATION DES MARCHANDISES | 1873 | | | |
|---|---|---|---|---|
| | COMMERCE GÉNÉRAL | | COMMERCE SPÉCIAL | |
| | Quantités | Valeurs | Quantités | Valeurs |
| | quint. métr. | fr. | quint. métr. | fr. |
| Tissus, passementerie et rubans de laine | 54.515 | 77.030.069 | 35.648 | 49.529.292 |
| Soie et bourre de soie | 14.454 | 66.680.053 | 6.161 | 20.076.581 |
| Céréales (grains et farines) | 1.304.159 | 61.125.936 | 51.552 | 1.444.726 |
| Tissus, passementerie et rubans de coton | 90.301 | 59.378.550 | 42.504 | 26.841.492 |
| Tissus, passementerie et rubans de soie | 5.181 | 52.241.824 | 4.188 | 41.872.627 |
| Sucres raffinés | 505.626 | 40.944.560 | 470.895 | 37.210.648 |
| Papier, carton, livres et gravures | 61.583 | 28.034.134 | 56.724 | 25.226.032 |
| Outils et ouvrages en métaux | 217.199 | 26.382.288 | 163.623 | 21.380.434 |
| Café | 116.065 | 25.766.405 | 10 | 2.319 |
| Mercerie | 29.727 | 23.998.151 | 23.628 | 18.277.610 |
| Vins de toute sorte | 387.790 | 23.930.368 | 370.868 | 22.701.777 |
| Peaux préparées | 23.138 | 23.892.831 | 21.338 | 23.716.585 |
| Ouvrages en peau ou en cuir | 10.042 | 13.795.768 | 7.434 | 14.859.097 |
| Coton en laine | 84.297 | 17.027.970 | 27.044 | 5.462.922 |
| Eaux-de-vie, esprits et liqueurs | 145.948 | 13.615.337 | 138.831 | 12.954.733 |
| Vêtements et pièces de lingerie cousues | 10.121 | 13.080.613 | 8.303 | 11.514.585 |
| Poteries, verres et cristaux | 160.914 | 11.349.282 | 152.906 | 9.371.224 |
| Peaux et pelleteries brutes | 54.689 | 11.291.999 | 34.598 | 7.099.709 |
| Thé | 26.629 | 11.183.970 | 22 | 8.292 |
| Orfèvrerie et bijouterie | 75 | 10.369.587 | 46 | 3.432.085 |
| Huiles fixes pures | 93.909 | 9.450.428 | 43.474 | 4.315.994 |
| Fer, fonte, acier et débris de vieux ouvrages | 234.850 | 8.327.996 | 162.410 | 5.878.993 |
| Tissus, passementerie et rubans de lin ou de chanvre | 17.113 | 7.740.030 | 15.892 | 6.980.250 |
| Matériaux à bâtir | 1.791.568 | 7.179.167 | 1.760.840 | 7.025.188 |
| Œufs de vers-à-soie | 390 | 5.660.365 | 13 | 195.605 |
| Bougies de toute sorte | 27.733 | 5.550.690 | 26.790 | 5.357.961 |
| Machines et mécaniques | 57.064 | 5.297.311 | 50.323 | 4.776.146 |
| Armes et munitions de guerre | 4.865 | 4.798.177 | 2.977 | 2.197.316 |
| Sucres bruts de toute provenance | 69.779 | 4.365.923 | 41.553 | 2.949.950 |
| Savons ordinaires | 73.019 | 4.308.114 | 72.672 | 4.287.676 |
| Meubles | 21.461 | 4.291.600 | 20.359 | 4.071.530 |
| Tourteaux de graines et de fruits oléagineux | 224.883 | 4.160.002 | 224.883 | 4.160.002 |
| Laines en masse | 13.148 | 4.031.491 | 6.502 | 2.019.565 |
| Horlogerie et fournitures d'horlogerie | 1.024 | 3.991.443 | 234 | 1.100.589 |
| Allumettes chimiques | 12.803 | 3.584.842 | 12.755 | 3.571.518 |
| Fromages | 20.406 | 3.468.641 | 10.402 | 1.768.047 |
| Plomb | 62.142 | 3.412.034 | 60.059 | 3.297.470 |
| Garance moulue ou en paille | 46.145 | 3.322.456 | 45.857 | 3.301.738 |
| Safran | 411 | 3.288.240 | 155 | 1.241.760 |
| Fruits de table | 21.142 | 3.184.880 | 13.863 | 2.686.473 |
| Nattes ou tresses de paille, d'écorce et de sparte | 2.527 | 2.783.063 | 351 | 382.676 |
| Chapeaux de paille | 617 | 2.645.239 | 501 | 2.127.521 |
| Fruits oléagineux | 31.173 | 2.568.705 | 28.578 | 2.383.414 |
| Médicaments composés | 6.104 | 2.485.612 | 5.862 | 2.345.027 |
| Fils de toute sorte | 9.294 | 2.488.856 | 8.519 | 1.825.772 |
| Morues sèches | 35.934 | 2.479.452 | 35.339 | 2.438.361 |
| Soudes et cristaux de soude | 74.232 | 2.432.328 | 78.992 | 2.424.411 |
| Cuivre (minerai compris) | 11.831 | 2.339.013 | 11.547 | 2.273.164 |
| Houille crue | 1.122.213 | 2.244.426 | 978.288 | 1.956.576 |
| Ouvrages en bois autres que les meubles | 23.659 | 2.207.471 | 22.848 | 1.909.960 |
| Tartre brut, cristaux et crême de tartre | 10.781 | 2.133.017 | 10.769 | 2.130.182 |
| Poissons marinés ou à l'huile | 8.516 | 1.962.328 | 8.436 | 1.940.449 |
| Cochenille | 2.871 | 1.837.267 | 2.728 | 1.745.651 |
| Parfumeries | 4.437 | 1.792.645 | 4.274 | 1.726.569 |
| Voitures suspendues, garnies ou peintes | 4.284 | 1.713.913 | 4.266 | 1.706.301 |
| Graisses de toute sorte | 11.160 | 1.676.605 | 8.551 | 1.273.553 |
| Chapeaux de feutre | 777 | 1.554.939 | 768 | 1.337.113 |
| Autres articles | 1.141.927 | 89.200.018 | 893.165 | 53.685.834 |
| Total | 8.598.663 | 841.073.424 | 6.286.118 | 510.979.515 |
| Or et argent | 878 | 46.054.299 | 827 | 44.983.049 |
| Total général | 8.599.548 | 887.127.723 | 6.286.945 | 555.962.564 |

## COMPTES SPÉCIAUX RELATIFS AU MOUVEMENT DES MARCHANDISES

### Exportations — Port de Marseille

(Suite)

| DÉSIGNATION DES MARCHANDISES | 1874 — COMMERCE GÉNÉRAL | | 1874 — COMMERCE SPÉCIAL | |
|---|---|---|---|---|
| | Quantités | Valeurs | Quantités | Valeurs |
| | quint. métr. | fr. | quint. métr. | fr. |
| Tissus, passementerie et rubans de laine | 40.121 | 52.610.119 | 31.897 | 41.376.533 |
| Soie et bourre de soie | 16.966 | 67.588.024 | 4.071 | 13.643.517 |
| Céréales (grains et farines) | 848.863 | 28.408.672 | 107.955 | 2.960.159 |
| Tissus, passementerie et rubans de coton | 112.028 | 70.522.067 | 48.851 | 25.790.472 |
| Tissus, passementerie et rubans de soie | 3.800 | 40.936.031 | 2.765 | 30.527.771 |
| Sucres raffinés | 569.082 | 42.681.634 | 560.779 | 42.058.52[illegible] |
| Papier, carton, livres et gravures | 59.658 | 10.398.656 | 54.032 | 9.070.601 |
| Outils et ouvrages en métaux | 247.555 | 27.749.274 | 223.453 | 25.480.456 |
| Café | 160.804 | 36.663.362 | 18 | 4.150 |
| Mercerie | 35.514 | 28.572.564 | 26.186 | 19.881.787 |
| Vins de toute sorte | 369.770 | 21.584.554 | 339.996 | 19.831.738 |
| Peaux préparées | 21.544 | 26.351.303 | 18.832 | 22.600.475 |
| Ouvrages en peau ou en cuir | 8.225 | 21.903.884 | 7.134 | 18.732.810 |
| Coton en laine | 112.732 | 19.389.919 | 51.611 | 8.877.094 |
| Eaux-de-vie, esprits et liqueurs | 106.493 | 10.244.558 | 94.238 | 8.996.919 |
| Vêtements et pièces de lingerie cousues | 9.914 | 12.580.606 | 8.267 | 11.263.379 |
| Poteries, verres et cristaux | 153.381 | 10.664.885 | 140.152 | 9.192.417 |
| Peaux et pelleteries brutes | 90.021 | 18.970.028 | 43.744 | 9.224.614 |
| Thé | 39.105 | 18.379.453 | 16 | 7.398 |
| Orfèvrerie et bijouterie | 127 | 17.890.571 | 82 | 7.766.923 |
| Huiles fixes pures | 127.005 | 4.535.930 | 70.491 | 5.863.452 |
| Fer, fonte, acier et débris de vieux ouvrages | 203.131 | 6.782.760 | 156.743 | 5.230.642 |
| Tissus, passementerie et rubans de lin ou de chanvre | 16.792 | 7.989.767 | 14.905 | 7.300.391 |
| Matériaux à bâtir | 2.227.977 | 5.599.196 | 2.200.551 | 5.561.728 |
| Œufs de vers-à-soie | 632 | 5.217.630 | 18 | 149.325 |
| Bougies de toute sorte | 29.857 | 5.971.469 | 29.806 | 5.961.155 |
| Machines et mécaniques | 52.076 | 5.517.896 | 33.701 | 4.694.111 |
| Armes et munitions de guerre | 4.081 | 6.251.076 | 2.543 | 3.463.586 |
| Sucres bruts de toute provenance | 63.151 | 3.991.021 | 12.403 | 818.525 |
| Savons ordinaires | 81.590 | 4.650.608 | 81.470 | 4.643.787 |
| Meubles | 15.660 | 3.137.671 | 14.741 | 2.916.818 |
| Tourteaux de graines et de fruits oléagineux | 287.572 | 5.030.784 | 287.567 | 5.030.647 |
| Laines en masse | 24.783 | 7.370.727 | 14.876 | 4.497.569 |
| Horlogerie et fournitures d'horlogerie | 1.009 | 5.137.068 | 436 | 998.240 |
| Allumettes chimiques | 6.778 | 1.897.904 | 6.722 | 1.882.215 |
| Fromages | 25.267 | 3.790.038 | 11.879 | 1.781.917 |
| Plomb | 83.216 | 4.317.073 | 73.164 | 3.798.728 |
| Garance moulue ou en paille | 35.927 | 2.041.913 | 35.901 | 2.040.4[illegible] |
| Safran | 315 | 2.207.240 | 78 | 546.4[illegible] |
| Fruits de table | 27.465 | 3.588.330 | 18.770 | 2.847.0[illegible] |
| Nattes ou tresse de paille, d'écorce et de sparte | » | » | » | » |
| Chapeaux de paille | 385 | 1.733.805 | 297 | 1.335.69[illegible] |
| Fruits oléagineux | 37.796 | 3.162.551 | 35.639 | 3.019.0[illegible] |
| Médicaments composés | 6.927 | 2.337.513 | 6.653 | 2.206.442 |
| Fils de toute sorte | 11.854 | 4.523.480 | 4.447 | 1.551.386 |
| Morues sèches | 46 359 | 3.013.358 | 44.391 | 2.885.411 |
| Soudes et cristaux de soude | 64.763 | 1.932.092 | 64.510 | 1.924.951 |
| Cuivre (minerai compris) | 15.729 | 2.831.936 | 14.494 | 2.586.201 |
| Houille crue | 2.317.072 | 3.707.315 | 2.142.077 | 3.427.323 |
| Ouvrages en bois autres que les meubles | 13.615 | 2.246.193 | 12.796 | 2.006.988 |
| Tartre brut, cristaux et crème de tartre | 10.257 | 1.886.583 | 9.723 | 1.840.364 |
| Poissons marinés ou à l'huile | 7.649 | 1.668.788 | 7.234 | 1.575.324 |
| Cochenille | 2.922 | 1.694.737 | 2.901 | 1.682.592 |
| Parfumeries | 3.896 | 1.407.793 | 3.818 | 1.348.308 |
| Voitures suspendues, garnies ou peintes | 1.148 | 1.148.199 | 1.145 | 1.145.199 |
| Graisses de toute sorte | 13.534 | 1.792.067 | 13.251 | 1.760.050 |
| Chapeaux de feutre | 753 | 1.596.347 | 719 | 1.437.08[illegible] |
| Autres articles | 1.197.690 | 97.164.661 | 985.793 | 60.030.020 |
| Total | 10.072.936 | 818.873.683 | 8.182.754 | 489.108.692 |
| Or et argent | 1.860 | 81.524.305 | 1.527 | 73.148.970 |
| Total général | 10.074.796 | 900.397.988 | 8.184.281 | 562.252.662 |

## COMMERCE ET INDUSTRIE

### ÉTAT ACTUEL DES PRINCIPALES BRANCHES DU COMMERCE ET DE L'INDUSTRIE DE MARSEILLE (1855-1874)

La statistique, résumée dans les tableaux précédents, fait connaître le mouvement général du commerce de Marseille, les progrès accomplis depuis vingt ans, et accuse, en somme, une situation des plus satisfaisantes. Mais, nous ne donnerions qu'une idée imparfaite de la marche, du progrès ou du malaise des diverses branches de notre industrie et de notre commerce, si nous nous bornions à ces indications collectives. La situation peut être excellente dans son ensemble, et laisser beaucoup à désirer au point de vue particulier de certaines industries, ou de telles parties du commerce qui, par suite de circonstances spéciales, éprouvent un temps d'arrêt dans leur développement, ou sont même profondément menacées dans leur avenir.

Il nous a paru que le meilleur moyen pour pénétrer dans les détails, et nous osons dire dans le cœur de la situation, consistait dans l'examen attentif, sinon de toutes les questions commerciales, mais de celles qui, par leur importance et les nombreux intérêts qu'elles mettent en mouvement, étendent leur influence jusqu'aux plus petites industries. Ainsi, nous plaçons en première ligne, les questions relatives aux céréales, aux sucres, aux cafés, aux huiles, aux laines, aux savons, qui constituent la force vitale du commerce marseillais.

Pour rendre notre examen aussi exact, aussi complet que possible, nous avons analysé, article par article, année par année, les appréciations publiées par la Chambre de commerce. Les *Monographies* formées avec ces documents officiels ont été, en quelque sorte, écrites sous l'inspiration des commerçants distingués, qui concourent à la rédaction des comptes-rendus annuels de la Chambre; elles font revivre le passé avec les impressions du moment, les espérances déçues ou réalisées, les craintes justifiées ou dissipées; elles renferment, en un mot, toutes les leçons de l'expérience, et nous paraissent appelées, à ce titre, à rendre de sérieux services au commerce.

Nous donnons ci-après un très-court résumé de ces diverses Monographies, dont on trouvera le texte à la suite de ce chapitre.

### CÉRÉALES

Un fait d'une grande importance s'est produit pendant la période que nous étudions : l'échelle mobile a été supprimée avec le cortége de restrictions qui marchait à sa suite, c'est-à-dire, la division de la France en zône, la différence des droits d'entrée d'une zône à l'autre, l'obligation de l'identique, la limitation du périmètre par lequel le produit fabriqué devait aller à l'étranger, et enfin les droits variables et progressifs destinés, les uns à protéger la production nationale, et les autres la consommation intérieure.

Au moment de la suppression de l'échelle mobile, un déficit considérable, sans précédent dans nos annales commerciales, se produisait dans la récole de la France. Mais ce déficit, que les statistiques portaient à quinze millions d'hectolitres, fut immédiatement comblé et le port de Marseille prit une large part dans l'approvisionnement de nos greniers.

L'application du principe de liberté, inauguré par la loi du 15 juin 1861, a donc été favorable au commerce de Marseille. L'importation des céréales a sensiblement augmenté depuis cette époque. Ainsi, pendant la période quinquennale qui a précédé cette loi, en y comprenant même les années 1862 et 1863, il a été reçu à Marseille, en moyenne 4,130,000 hectolitres de blé, et pendant les dix années suivantes, soit de 1864 à 1873, cette moyenne s'est élevée à 6,449,000 hectolitres (1).

### LES SUCRES

Sous l'influence des dispositions législatives que nous avons analysées dans la monographie consacrée à cette denrée (2), le commerce et la fabrication des sucres prirent, en 1862, un grand développement. La totalité des sucres français et étrangers importés à Marseille, pendant cette année, atteignit le chiffre de 99 millions de kilogrammes, soit 40 millions de plus que les années précédentes.

Cette augmentation fut spécialement attribuée : 1° au décret du 16 juin 1861, qui en permettant l'importation par tous les pavillons, avait provoqué des arrivages plus considérables de sucres étrangers; 2° aux ordres très-importants transmis dans les Colonies étrangères, au commencement de 1862, lorsque le gouvernement annonça une prochaine augmentation de droit de 12 fr. par 100 kilog.; 3° à l'avantage que les navires espagnols avaient à importer en France des sucres de la Havane, affranchis des droits qui frappaient les autres pavillons dans cette Colonie.

---

(1) Cette courte notice n'est que le résumé, ainsi que nous l'avons déjà fait remarquer, de la *Monographie* consacrée aux céréales. Il en est de même pour les autres articles relatifs aux sucres, aux cafés, etc., etc.

(2) Voir à l'*Appendice*.

Les exportations des sucres raffinés s'élevaient, en 1863, à 58 millions de kilog.

Cependant le commerce des sucres exotiques se voyait sérieusement menacé par la concurrence des sucres indigènes, qui allaient obtenir le bénéfice du Drawbach, réservé jusqu'alors aux produits naviguants.

« Notre commerce, disaient les délégués de la Chambre, comprend trop bien que la lutte ne sera plus égale, si on ne lui accorde pas des avantages qui puissent compenser ceux dont jouit la sucrerie indigène; placée comme elle l'est, au centre de la consommation, n'ayant pas à supporter les frais et à courir les chances de la navigation, l'industrie des betteraves a vu se développer sa production à un tel point qu'elle a pu fournir les trois quarts de la consommation de la France. A quel chiffre n'arrivera-t-elle pas, quand ses débouchés seront sans limites, et qu'elle jouira du bénéfice résultant du Drawbach? »

Les craintes manifestées par la Chambre de Commerce ne se réalisèrent pas, malgré l'admission des sucres indigènes au Drawbach, qui fut prononcée par une loi du 7 mai 1864. Le chiffre total de la fabrication s'éleva cette année à 83 millions de kilogrammes, et les exportations des sucres raffinés montèrent à 56 millions de kilogrammes. En 1865, l'importation des sucres atteignit le chiffre de 115 millions de kilog., sur lesquels 86 millions de kilog. furent raffinés.

Jusqu'à la guerre, le commerce et l'industrie des sucres se mintinrent dans une assez grande activité; mais, en 1872, la Chambre de Commerce signala en ces termes, une nouvelle situation des moins favorables :

« La comparaison des importations de 1872 avec celles des années antérieures, révèle et fait apparaître un fait d'une réelle gravité.

« Les importations par mer diminuent, les importations par terre augmentent; c'est-à-dire que le sucre indigène envahit notre marché, que notre commerce maritime souffre et que nos raffineries dépendent, de plus en plus, des fabriques du nord de la France, si rapprochées de Paris et si éloignées de Marseille.

« L'examen des chiffres indique encore que l'exportation du sucre brut par notre port devient, chaque année, plus importante, et, cependant, depuis la guerre d'Italie, Marseille a cessé d'être l'entrepôt de la Méditerranée.

« Aussi remarque-t-on que les sucres exportés sont, pour la plupart, des sucres blancs indigènes importés par nos gares.

« Une exportation plus considérable de ces sucres se fait par la voie plus courte et plus avantageuse qui a été ouverte à l'Italie en 1872, par la Savoie et le Piémont, à travers le Mont-Cenis.

« En résumé, bien que nos importations totales se soient élevées, en 1872, à 87 millions de kilogrammes, il faut, de l'examen des chiffres, conclure : 1° que nos importations par mer diminuent; 2° que notre commerce maritime souffre; 3° que les

sucres blancs indigènes disputent à nos raffinés les marchés italiens, sans que cependant Marseille puisse espérer de conserver longtemps le transit de ces sucres. »

En 1874, la situation était la même. La Chambre de Commerce constata avec regret, que la diminution des sucres coloniaux et étrangers s'accentuait tous les jours davantage; elle signala, en outre, les préjudices considérables que ferait subir aux raffineries l'application de l'exercice récemment voté par l'Assemblée nationale.

« L'exercice appliqué seulement en France, disait-elle, arrêterait toute exportation; nos usines, en effet, quelque bien outillées et placées qu'elles fussent, ne pourraient lutter avec des concurrents hollandais, belges, autrichiens, italiens et même américains qui recevraient à la sortie de leurs produits des primes importantes, sous forme de Drawbach. »

Ces craintes ne se sont pas réalisées. Le gouvernement a d'abord ajourné au 1er mars 1876, l'exécution de la mesure projetée, et en a subordonné l'application au consentement de la Hollande, qui n'a point voulu adhérer à l'exercice. En sorte que le danger signalé par les représentants de notre commerce paraît être définitivement conjuré.

Le tableau ci-après (1), permet de comparer les importations et les exportations de 1855, avec celles qui ont été effectuées en 1874.

| IMPORTATIONS | | 1855 | 1874 |
|---|---|---|---|
| | | kil. | kil. |
| Sucres bruts | Colonies françaises | 23.572.146 | 17.191.719 |
| | Colonies étrangères | 26.294.575 | 29.672.957 |
| | Sucres indigènes | » | 24.729.809 |
| Totaux | | 49.866.721 | 71.594.485 |
| **EXPORTATIONS** | | | |
| Sucres bruts | Colonies francaises | 20.983 | 786.979 |
| | Colonies étrangères | 7.397.113 | 1.604.363 |
| | Sucres indigènes | » | 1.239.510 |
| | Poudres blanches des colonies françaises et étrangères | » | 2.784.216 |
| | | 7.418.096 | 6.415.068 |
| Sucres raffinés | | 21.794.040 | 56.906.424 |
| Totaux | | 29.212.136 | 63.[illegible]1.492 |

(1) Ce tableau est extrait des tableaux récapitulatifs annexés à la *Monographie des Sucres*.

Il résulte des indications contenues dans ce tableau, que le commerce et la fabrication des sucres ont progressé dans une notable proportion depuis vingt ans. Cependant il convient de remarquer que le commerce des sucres bruts provenant des Colonies, loin d'augmenter, tend, au contraire, à diminuer.

D'autre part, nous sommes heureux de constater un accroissement considérable dans la fabrication et l'exportation des sucres raffinés. La production du sucre raffiné, qui a atteint le chiffre de 750,000 quintaux métriques en 1873, a été évaluée à 112 millions de francs. Il y a trente-cinq ans, cette fabrication ne dépassait pas 30 millions. Quant aux exportations, elles se sont élevées de 21 millions de kilog. en 1855, à 56 millions de kilog. en 1874.

### CAFÉS

Les importations de cafés qui s'étaient élevées à 13,814 tonnes en 1855, à 20,238 tonnes en 1860, redescendirent l'année suivante à 15,954 tonnes.

Cette importante diminution fut ainsi expliquée par la Chambre de Commerce :

« Les Italiens, disait-elle, ont déployé une grande activité pour attirer à eux les importations directes des cafés, et les anglais exploitant avec fruit ces dispositions ont trouvé en Italie beaucoup d'acheteurs pour leurs cargaisons flottantes.

« Le Levant a fait de même pour les cafés du Brésil, et, de ce côté, Marseille a perdu en grande partie les principaux débouchés de Constantinople, Smyrne et Syra.

« Le débouché de la Suisse diminue de jour en jour, à cause des frais de transport qui sont plus élevés à Marseille que dans les autres marchés de France.

« Il est peu d'articles qui aient plus souffert des tarifs de chemin de fer que les cafés. Ainsi, pour ne citer qu'un exemple, de Marseille à Bâle, cette denrée paie, par tonne, près de 10 fr. de plus qu'elle ne paie du Havre à la même destination. »

La Chambre de Commerce faisait remarquer l'année suivante, que la concurrence de Londres et de la Hollande, provoquée par l'abaissement de droits consenti en faveur des provenances des entrepôts d'Europe, s'accentuait tous les jours davantage. Elle proposait, puisque l'Égypte était très-souvent le lieu d'embarquement des cafés Moka, d'admettre ceux de ces cafés qui en provenaient, non plus comme arrivant des entrepôts, mais comme provenant des lieux de production, et de les affranchir ainsi d'une différence de droit de 5 fr. par 100 kilogrammes.

Ce dégrèvement ne fut pas accordé et le commerce de Marseille, toujours aux prises avec la concurrence étrangère, ne parvint à rétablir une certaine activité dans les importations de cafés, qu'en 1867, lorsque par la création d'un service régulier

de bateaux à vapeur sur le Brésil et la Plata, il obtint de meilleures conditions pour le transport de cette denrée.

La situation s'améliora sensiblement à partir de cette époque, et la Chambre de Commerce, en signalant, en 1873, des arrivages importants de cafés, faisait remarquer que cette branche essentielle du commerce de Marseille pouvait prendre un développement plus considérable, si, d'une part, il était possible d'augmenter nos relations avec les Indes, par l'établissement de nouveaux services de bateaux à vapeur, et de l'autre, on pouvait obtenir du chemin de fer de Paris à la Méditerranée, une réduction dans ses tarifs, toujours très-élevés et nullement en rapport avec les avantages offerts au commerce sur les autres lignes.

### CACAOS

Le port de Marseille n'a reçu, en 1874, que 307 tonnes de cacaos, dont les importations s'élevaient, en 1855, à 730 tonnes.

Cette diminution de plus de la moitié s'explique facilement. Paris et quelques grandes usines, qui ont en quelque sorte le monopole de la fabrication du chocolat, s'approvisionnent de cacaos dans les ports de l'Océan. Nos fabriques du Midi, qui ne sauraient lutter avec les maisons Menier et autres, répandues dans le monde entier, voient tous les jours diminuer leurs affaires et semblent vouloir abandonner cette branche d'industrie.

### POIVRES

Pendant plus de 15 ans, de 1855 à 1870, les importations de poivres sont restées stationnaires; elles n'ont jamais dépassé le chiffre de 1570 tonnes, mais depuis l'ouverture du canal de Suez, cette branche de notre commerce s'est relevée, et les arrivages ont atteint 2,029 tonnes en 1874 et 3,078 tonnes en 1875.

### GRAINES OLÉAGINEUSES

Le commerce des graines oléagineuses, qui date d'une quarantaine d'années, a acquis, dans ce court espace de temps, une grande importance. Le surcroît de consommation des huiles d'olive, que rendait nécessaire le graissage des machines, coïncidant avec le déficit des récoltes, il fallut forcément chercher, pour la fabrication des savons, des huiles auxiliaires. On commença par introduire des graines de lin; les sésames du Levant vinrent ensuite, et peu après, les arachides de la

côte occidentale de l'Afrique et les sésames de l'Inde fournirent à notre commerce des ressources constantes et inappréciables.

Les huileries de Marseille, d'abord installées en vue des besoins de la savonnerie, ne tardèrent pas à fournir, à la consommation, des huiles à bouche, des huiles lampantes, dont le produit égale à peu près la valeur des huiles à fabrique.

L'agriculture elle-même a trouvé, dans les tourteaux, résidus des graines oléagineuses, un excellent engrais, qui, utilisé pour le blé, la garance, la vigne, a donné un régénérateur précieux, à nos cultures méridionales.

Le commerce des graines oléagineuses, qui doit à Marseille sa plus vive impulsion, a donc été pour toutes les branches de l'industrie nationale, une source de progrès et de bénéfices.

De 1855 à 1874, les importations des graines oléagineuses ont presque triplé; elles se sont élevées de 763,682 à 2,070,630 quintaux métriques.

Les débouchés de nos huiles ont grandi dans la même proportion; ce qui est dû aux perfectionnements que s'efforce d'apporter l'huilerie à la fabrication de ses produits.

C'est une voie dans laquelle il faut qu'elle persévère, pour conserver sa position vis-à-vis de la concurrence étrangère, qui n'a pas à supporter les lourdes charges fiscales dont sont malheureusement grevés notre commerce et notre industrie.

## TOURTEAUX

Le commerce des tourteaux est soumis naturellement aux mêmes conditions que celui des graines oléagineuses. Lorsque les importations des graines sont en progrès, les huileries fonctionnent avec plus d'activité et produisent une plus grande quantité de tourteaux.

La production des tourteaux qui était de 672,677 quintaux métriques en 1861, a atteint le chiffre de 1,277,000 quintaux métriques en 1874. Il en a été exporté pendant cette dernière année 344,000 quintaux métriques en Angleterre, 40,000 quintaux métriques dans les Colonies, et 85,000 quintaux métriques dans le centre et le nord de la France. La consommation de l'agriculture dans nos départements du Midi a atteint le chiffre de 678,000 quintaux métriques.

## COTON EN LAINE

Les importations de coton qui n'avaient jamais atteint le chiffre de 100,000 balles, s'élevèrent en 1863, à 147,000 balles.

Cette augmentation exceptionnelle fit naître deux graves difficultés : l'insuffisance des moyens de transports et la pénurie du numéraire.

Les commerçants en coton avaient cru devoir, à cause du prix élevé de cet article, le faire arriver presque exclusivement par bateaux à vapeur et le matériel naviguant s'était bientôt trouvé insuffisant, malgré les efforts des compagnies maritimes. La Chambre de Commerce renouvela, à cette occasion, le vœu relatif à l'achat de navires étrangers, qu'elle avait précédemment émis. « Très-certainement, disait-elle, si nos armateurs avaient pu introduire, sous pavillon français et gratuitement, des bateaux à vapeur étrangers, l'inconvénient signalé aurait promptement disparu, et le prix du fret des cotons, sur navires à vapeur, serait descendu au même prix pour Marseille que pour Liverpool. »

Avec le système de liberté, réclamé par la Chambre de Commerce, il est hors de doute, en effet, que la pénurie des transports aurait cessé et que le prix du fret aurait aussi diminué, sans cesser d'être rémunérateur, au grand bénéfice du commerce, de la marine et de l'industrie.

La seconde difficulté provenait de la nécessité de payer les cotons en espèces métalliques. Il est évident que les métaux précieux qui vont dans l'Inde et en Égypte n'en reviennent pas. L'accroissement de richesses, dans ces pays, finit par amener un plus grand luxe, et par conséquent, de plus fortes dépenses. Il ne faut pas se dissimuler que ce luxe porte principalement sur des produits orientaux et qu'il n'est pas possible de payer les cotons, en Orient, avec des produits européens, comme nous le faisons en Amérique, où les populations ont les mêmes goûts, les mêmes besoins que nous.

« C'est là, ajoutaient les représentants du commerce de Marseille un grave inconvénient, qu'il est très-difficile, sinon impossible de conjurer. »

L'année suivante, l'importation des cotons s'accrut encore de 26,000 balles, et les craintes manifestées par la Chambre de Commerce, au double point de vue de la difficulté du transport et de la crise monétaire ne se réalisèrent pas. Les efforts tentés par plusieurs compagnies de bateaux à vapeur et l'activité donnée aux constructions navales, ne tardèrent pas à procurer au commerce tous les moyens de transport nécessaires; quant aux inconvénients, résultant de l'obligation de payer les cotons en espèces métalliques, ils furent grandement atténués, soit à la suite de la baisse que subirent les cotons sur tous les marchés de l'Europe, soit par l'effet des besoins énormes de marchandises diverses, qui se manifestèrent dans les pays producteurs et particulièrement en Égypte.

Les arrivages de coton ne se sont pas ralentis depuis cette époque et le placement de cet article s'est effectué dans de bonnes conditions. Cependant notre marché pour

le débouché du coton deviendrait plus important; si, pour faciliter nos relations avec le Nord, le chemin de fer se décidait à abaisser ses tarifs qui sont trop élevés pour certaines places et empêchent les transactions.

### SOIES ET COCONS

Le développement de cette branche du commerce de Marseille dépend surtout des communications plus ou moins rapides, plus ou moins régulières avec l'Inde et la Chine. Les arrivages de la Chine, à peu près nuls en 1855, et qui ne s'élevaient qu'à 7,000 balles en 1860, ont atteint 42,000 balles en 1874. Le Japon qui nous envoie 5,753 balles de soie, n'en expédiait que 210 balles en 1861.

L'accroissement successif des importations de Chine et du Japon est un fait d'un haut intérêt; il démontre que l'Angleterre, qui avait autrefois le monopole de ce commerce se trouve aujourd'hui en présence de concurrents sérieux.

Il est regrettable toutefois que Marseille, port d'arrivée dans une situation privilégiée, voisin de l'Espagne et de l'Italie, de la Grèce, de la Turquie d'Europe et d'Asie, et de la Perse, n'ait pas, comme marché de vente, l'importance qui lui revient naturellement, et continue à voir simplement traverser son territoire, les soies de l'extrême Orient, et notamment celles de la Chine et du Japon, qui pourraient y être vendues à des conditions plus économiques que partout ailleurs.

Notre commerce qui entretient des relations avec toutes les contrées séricicoles de l'étranger, pourrait facilement attirer les acheteurs à Marseille, mais il faudrait pour cela qu'il pût constamment leur offrir un stock suffisamment abondant, pour leur permettre d'opérer sur une certaine échelle et qu'il adoptât résolument surtout, le système des ventes aux enchères publiques et périodiques qui a si bien réussi à Amsterdam et qui est en voie de succès à Lyon depuis plusieurs années.

C'est par le port de Marseille que passent les fortes quantités de soie de Chine, du Japon et du Bengale, que la France et Lyon, particulièrement, demandent à l'extrême Orient, au lieu de les tirer des entrepôts de Londres comme précédemment. Le commerce français a donc pu détourner la moitié de ces importations au grand détriment des marchés anglais. C'est là un beau résultat, il y a lieu de regretter seulement que, dans ce mouvement considérable, Marseille ne participe que pour une faible part, et reste principalement place de transit.

### LAINES

Le commerce des laines a certainement progressé depuis vingt ans; aussi, la valeur totale de cette marchandise reçue ou expédiée, qui était de 33 millions de francs en 1857, s'est élevée à 55 millions en 1874.

Mais cet accroissement aurait été beaucoup plus considérable, si la Chambre de Commerce avait obtenu la réduction de nos tarifs de chemin de fer qu'elle sollicite en vain depuis près de quinze ans.

Elle s'exprimait en ces termes en 1861 :

« Il n'existe à Marseille ni filature ni tissage. Il faut donc que l'on réexpédie au loin toutes les laines importées sur notre marché, et comme notre principal débouché est le nord de la France, on comprend que la réduction des frais de transport est le seul moyen de réserver à l'industrie nationale le monopole des laines de la Méditerranée.

« La laine paie, de Marseille à Roubaix, 120 francs par tonne, soit la moitié plus que n'exigent, pour un semblable parcours, les chemins de fer allemands ou anglais.

« L'industrie réclame instamment une réforme dans les tarifs des grandes lignes françaises, et tout fait supposer que si l'abaissement de tarif qui a été promis était enfin accordé, il en résulterait une telle augmentation de trafic que les administrateurs de chemins de fer y trouveraient une large compensation. »

En 1874, la Chambre de Commerce insistait de nouveau sur la nécessité de réduire les tarifs du chemin de fer, et constatait, que l'élévation du prix des transports avait eu pour conséquence de priver le port de Marseille d'un transit très-important. « Nous ne saurions voir avec indifférence, disait-elle, le chiffre des balles de passage éprouver depuis quelques années de successives diminutions. Des services de bateaux à vapeur, établis à Dunkerque, apportent directement dans ce port, rapproché des grands centres de consommation, les laines qu'ils vont prendre dans le Maroc et l'Algérie; ils enlèvent ainsi à nos compagnies de bateaux à vapeur, un élément de fret assez important. »

## COMMERCE DES PEAUX ET TANNERIE

La Chambre de Commerce, tout en reconnaissant que le commerce des peaux et l'industrie de la tannerie ont pris un assez grand essor depuis une vingtaine d'années, constatait avec regret, en 1874, un certain ralentissement dans les transactions, et l'attribuait à la concurrence que faisaient et que font encore les produits étrangers aux peaux de chèvres tannées en France et particulièrement à la tannerie marseillaise.

« Depuis plusieurs années, disait-elle, nous avons à lutter, non-seulement chez nos voisins, mais encore chez nous, contre les peaux de chèvres tannées dans les Indes, lesquelles sont connues sous le nom de peaux de chèvres anglaises. Ces peaux sont expédiées de Londres, où elles sont vendues à des enchères qui ont lieu à peu près tous les mois et par quantités de 1,100 mille à 1,200 mille, quelquefois même à 1,500 mille peaux. On peut juger, par ces chiffres, de l'extension de ce produit et

du tort considérable qu'il porte à notre fabrication. Le bon marché de ces peaux est la seule cause de la faveur dont elles sont l'objet. En France, les matières premières et la main-d'œuvre se paient très-cher; aux Indes, tout cela est à vil prix. De là, bien que notre tannage soit supérieur à celui des Indes, la difficulté pour nous de soutenir la concurrence.

« Cet état de choses met l'industrie française dans une position très-désavantageuse, et il serait d'une bonne administration de rechercher les moyens d'y remédier en supprimant tout d'abord le droit de 3 francs par 100 kilog. que paient les peaux brutes importées pour notre fabrication. »

La tannerie des peaux de chèvres a pris chez nous une extension considérable. A Marseille seulement, elle emploie plus de 2,000 ouvriers et donne lieu à des transactions très-importantes. Sous tous les rapports, elle mérite qu'on s'intéresse à elle, et le gouvernement ferait une chose vraiment équitable en lui facilitant les moyens de sortir d'une crise dont la principale cause, comme nous venons de le dire, est la concurrence des peaux anglaises, et dont les résultats, si cette crise continuait, pourraient devenir désastreux (1).

### HUILERIES

Autrefois, les opérations de la place de Marseille relativement à cette branche de notre commerce, se bornaient à l'importation des huiles d'olive, servant presque exclusivement à la fabrication des savons ; une faible portion était réexpédiée à l'intérieur et à l'étranger comme huile lampante. Aujourd'hui l'importation des huiles d'olive a beaucoup diminué; mais ce déficit a été amplement compensé par la production des huileries de graines, dont une partie importante s'expédie comme huiles lampantes et mangeables.

L'importation des huiles d'olive n'a pas beaucoup varié depuis dix ans; elle s'élevait à 16,500,000 kilogr. en 1865, à 17,000,000 en 1873; elle est descendue à 15,200,000 kilogr. en 1874. Quant aux exportations, elles sont restées ce qu'elles étaient il y a vingt ans : 3,330,685 kilogr. en 1855, et 4,000,000 de kilogr. en 1874.

La production des huiles de graines n'a pas cessé de s'accroître depuis vingt ans. A peu près nulle en 1855, elle s'est élevée en 1874, à 66 millions de kilogrammes; il en est arrivé des fabriques de l'intérieur 10 millions de kilogr. et de l'étranger 4,800,000 kilogr. Total général : 80,800,000 kilogr.

La plus grande partie de cette production a été exportée ou consommée par nos fabriques.

(1) Pour les Peaux de moutons en laine et les Cuirs, voir à l'APPENDICE les *Monographies* que nous leur avons consacrées.

### PÉTROLE

Les Américains qui ont, les premiers, tiré parti de ce bitume, n'ont réellement commencé à le propager qu'en 1861.

L'année suivante quelques expéditions d'essai amenaient sur la place de Marseille 1,929 barils de pétrole brut et 3,289 barils de pétrole épuré.

En 1865, le commerce du pétrole s'élevait sur notre place à 185,826 hectolitres, soit 123,884 barils. Sur ce chiffre il avait été épuré par nos fabriques 40,000 barils environ.

Cependant le développement que promettait cet heureux début ne s'est point réalisé. Malgré la forte baisse du pétrole aux États-Unis, l'importation française n'a pas cessé de diminuer. On attribue cette décroissance aux droits d'entrée très-élevés qui frappent les pétroles épurés. Marseille, qui en recevait 62,398 barils et 57,159 caisses en 1871, n'en a reçu en 1874, que 25,638 barils et 24,815 caisses.

C'est le contraire qui tend à se produire pour le pétrole brut, dont le droit d'entrée, comparativement plus modéré que pour l'huile épurée, donne à nos deux usines locales une protection suffisante pour le développement de leur fabrication.

### CHARBONS

L'exploitation du bassin houillier du département des Bouches-du-Rhône compte trois établissements qui occupent 1,325 ouvriers, 35 femmes et 373 enfants. La production de ces établissements s'est élevée, en 1874, à 358,258 tonnes de charbons. Il y a six ans à peine, les quantités de lignites extraites de ce même bassin n'atteignaient encore que le chiffre de 242,402 tonnes.

Les exportations de charbon ont suivi depuis 15 ans la progression quinquennale ci-après :

| | | |
|---|---|---|
| 1860. . . . . . . . . . . | 391,000 | tonnes. |
| 1864. . . . . . . . . . . | 609,000 | id. |
| 1869. . . . . . . . . . . | 672,000 | id. |
| 1874. . . . . . . . . . . | 759,000 | id. |

Les charbons qui arrivent sur la place de Marseille se divisent en deux grandes catégories destinées, l'une, à la consommation des diverses industries locales, l'autre, aux besoins de la navigation à vapeur.

La Chambre de commerce insiste depuis plus de dix ans auprès de l'Administration municipale, pour obtenir une modification du tarif de l'Octroi, en ce qui concerne les lignites. Ces charbons, qui ont une valeur intrinsèque et commerciale inférieure

d'au moins un cinquième à celle de la houille, sont pourtant assujettis au même droit que la houille. Elle fait remarquer que la consommation des charbons diminue de plus en plus dans le rayon de l'octroi, tandis que la consommation hors du rayon tend à s'accroître.

L'Angleterre, malgré une grève pour réduction de salaires, qui a suspendu, en 1874, presque toute production dans l'un de ses districts les plus importants, a réduit ses prix de près de 40 0/0, et ses charbons viennent déjà alimenter une partie de nos bateaux à vapeur.

Nos producteurs semblent dédaigner notre consommation locale, leurs faveurs sont toutes pour l'exportation. De sorte que nos industriels n'ont plus seulement à lutter contre le traitement de faveur dont la compagnie du chemin de fer de la Méditerranée fait jouir les charbons destinés à l'exportation, mais encore contre l'entente de certaines compagnies houillères, qui facilite et généralise ce résultat déjà ancien et toujours regrettable que nos voisins d'outre-mer reçoivent chez eux le charbon de notre région, s'embarquant dans notre port au-dessous du prix de revient dans les usines à Marseille.

### VINS, LIQUEURS ET EAUX-DE-VIE

Il a été importé, en 1874, 20,000 hectolitres de vins et liqueurs de plus qu'en 1855 ; mais le chiffre des importations des eaux-de-vie et du rhum a diminué d'une égale quantité d'hectolitres (20,781 hectolitres).

Il a été exporté, en 1874, 84,568 hectolitres de vins en futailles et de liqueurs, de plus qu'en 1855 ; mais le chiffre des exportations des vins en bouteilles et des eaux-de-vie a diminué de 59,971 hectolitres.

La consommation intérieure des vins a doublé ; il résulte, en effet, des constatations du service de l'octroi, que les entrées, qui s'élevaient, en 1855, à 217,861 hectolitres, ont atteint, en 1874, le chiffre considérable de 449,812 hectolitres.

La loi du vinage a donc créé un véritable privilége en faveur des grands propriétaires du Languedoc, sans atteindre le but que se proposaient ses auteurs, qui avaient surtout en vue d'éviter la fraude, et de percevoir des droits sur les alcools employés pour renforcer les vins, puisque le commerce achète les vins tout vinés des détenteurs qui ont le monopole de les renforcer sans avoir à payer aucun droit.

Cette loi présente, en outre, l'inconvénient grave de favoriser, au détriment de la France, les pays vinicoles étrangers et particulièrement l'Espagne, où le vinage en franchise est permis.

En résumé, si le commerce spécial de la consommation a progressé, comme cela

devait résulter forcément de l'augmentation du nombre des habitants, le commerce général des vins et liqueurs est resté stationnaire depuis vingt ans.

La Chambre de Commerce attribue, comme nous, ce défaut d'accroissement à la loi sur le vinage, qui favorise d'une manière toute particulière les grands propriétaires du Languedoc au détriment de tout le commerce des vins et des 3/6.

Marseille et le département du Var, qui ne produisent que du bon vin, sont plus spécialement frappés par cette loi, puisqu'ils ne peuvent, par suite de la bonne qualité de leurs produits, en sacrifier aucune partie pour faire du 3/6.

### RIZ

Les importations de riz, qui n'étaient que de 50,000 quintaux métriques en 1855, se sont élevées, à 85,000 en 1865 et à 110,000 en 1871; mais elles sont retombées à 85,000 quintaux métriques en 1874.

Autrefois, notre ville recevait non-seulement les riz nécessaires à sa consommation et à celle des environs, mais encore ceux qui étaient destinés au Languedoc, à Lyon et même au Levant. Depuis une trentaine d'années, l'importation de cette denrée n'a point progressé; à peine s'est-elle élevée, comme nous venons de le dire, de 50 à 85,000 quintaux métriques. Les expéditions se font directement de Gênes à Cette et à Arles, pour les approvisionnements du Languedoc et de Lyon. Le Levant, lui-même, sauf quelques faibles quantités, qu'il puise dans nos entrepôts, se pourvoit aussi à Gênes.

### SUIF BRUT ET SAINDOUX

Les importations de suif et de saindoux, en France, étaient autrefois fort restreintes. Vers 1850, l'emploi des graisses ne se bornait plus à la fabrication des chandelles et des bougies stéariques; la savonnerie en consommait de plus fortes parties, et les chemins de fer commençaient à en faire des achats considérables pour le graissage des machines et des essieux.

Ce commerce n'est pas sans importance à Marseille. Cependant les importations qui s'élevaient à 3,466,000 kilog. en 1855, à 6,313,000 kilog. en 1865, et à 10,951,000 kilog. en 1873, sont descendues à 5,584,000 kilog. en 1874.

### CIRES

Nous donnons, à la suite de la *Monographie des cires*, le tableau des quantités vendues sur le marché de Marseille en 1855 et depuis 1865 jusqu'en 1874.

Il résulte de ce tableau comparatif que si le commerce des cires, à Marseille, n'a pas sensiblement diminué depuis une vingtaine d'années, il est loin d'avoir progressé.

### MORUES

Le port de Marseille recevait 54,828 quintaux métriques de morues en 1855; il il n'en a reçu que 52,000 quintaux métriques en 1874.

La concurrence des morues anglaises, sur les marchés étrangers, paraît être la cause principale de cette diminution ou plutôt de ce défaut de développement d'une branche des plus intéressantes de notre commerce maritime. Cette concurrence est tellement active que, malgré la prime accordée aux produits de la pêche française, il ne nous est pas toujours possible de lutter, même chez nous, avec les produits anglais.

On pourrait, peut-être, améliorer la situation du commerce des morues en France, en accordant à nos nationaux une position égale à celle de nos concurrents dans les pays de pêches, c'est-à-dire en leur concédant la faculté de pêcher sur une étendue de côte égale à celle où sont établies les pêches anglaises.

Ce qui atteint le plus directement notre marché, c'est la fondation de sècheries à Bordeaux et à Cette; ces deux places reçoivent au vert, pour les préparer, toutes les morues que recevait autrefois Marseille. Nous n'avons pu encore réparer cette perte, car il n'existe sur notre place, aucun de ces établissements. Il en résulte que nous sommes obligés d'aller acheter à Bordeaux et à Cette les quantités dont notre commerce à besoin. Chaque année, Marseille reçoit de ces destinations de 10 à 15,000 ballots de morues.

### SAVONNERIE MARSEILLAISE

La réputation des savons de Marseille est universelle; elle est due à la bonté de ses produits, et à la loyauté avec laquelle travaille l'immense majorité de ses fabricants. Rien n'est plus facile que de tromper le consommateur en cette matière, et de lui faire accepter, au moyen d'une prétendue réduction de prix, des produits sophistiqués.

Le savon de Marseille se compose de 6 à 7 0/0 de soude, de 60 0/0 de corps gras et 34 à 35 0/0 d'eau. Il est considéré comme le type normal d'une bonne fabrication.

Sur 52 fabriques de savons qui fonctionnaient en 1861 dans notre circonscription, 36 étaient spécialement affectées à la fabrication du savon de Marseille et du savon bleu de qualité supérieure, les autres 16 ne livraient que des savons unicolores de qualités plus ou moins inférieures.

La production totale de ces 52 fabriques s'élevait à 60 ou 70 millions de kilog.

Le nombre actuel des fabriques est de 89, produisant 84,129,352 kilogr. de savons.

Il y a donc eu, en 15 ans, une assez forte progression ; mais ce développement aurait été plus considérable si diverses circonstances n'étaient venues l'entraver.

La Chambre de commerce demandait la suppression des droits sur les huiles et sur le sel, elle n'a obtenu que ce dernier dégrèvement, et une réduction de moitié du droit de 6 francs par 100 kilogr. sur les huiles d'olive étrangères.

La franchise du droit sur le sel n'a profité à la savonnerie que d'une manière incomplète, car on lui refusait la remise directe du sel en nature, et les conditions imposées au fabricant de soudes pour produire la soude salée qui remplace forcément le sel, annihilait l'avantage de la franchise.

La Chambre de commerce a demandé, mais sans succès, le dégrèvement des droits d'octroi qui pèsent si lourdement sur la savonnerie.

Enfin, les représentants du commerce marseillais sont en instance pour obtenir la suppression du droit d'accise imposé en 1874.

## MINOTERIE

La Minoterie qui avait pris, depuis une vingtaine d'années, un grand essor, a subi, pendant la dernière période quinquennale, une sorte de ralentissement qui a vivement préoccupé la Chambre de commerce.

Les représentants de notre commerce ont cherché les causes de ce malaise dans les faits suivants :

« Faut-il attribuer, disaient-ils, la difficulté qu'a éprouvée la Minoterie à utiliser toutes ses meules (800 environ), dans ces dernières années, entièrement aux circonstances particulières qui se sont produites dans le commerce des blés ?

« Faut-il croire, au contraire, que ce chômage partiel provient de la trop grande quantité d'usines créées depuis 8 à 10 ans ? »

Il est évident que les deux causes ci-dessus ont eu une action marquée sur le ralentissement du travail de nos usines ; il en est une autre dont on a pu se rendre bien compte, surtout dans les deux dernières années.

Notre minoterie, malgré l'avantage de sa situation, à l'entrée des blés et ses installations propres à la mouture des blés exotiques, a eu à soutenir une plus grande concurrence que par le passé, à la vente de ses produits dans l'intérieur, aussi bien qu'à l'achat de ses blés à Marseille.

Cette situation est la conséquence des modifications survenues dans le commerce des céréales, aujourd'hui beaucoup plus divisé qu'il ne l'était anciennement.

Ces modifications, en amenant à Marseille et sur les lieux d'origine des acheteurs plus nombreux, provoquent en même temps, sur les marchés de l'intérieur, des offres directes et multiples, souvent peu en rapport avec les cours de Marseille.

Pour donner de l'aliment aux nombreux établissements que possède notre circonscription, il est à désirer que cette industrie puisse jouir de tarifs réduits sur les chemins de fer, et de dispositions législatives les plus libérales, soit à l'entrée, soit à la sortie des blés et farines pour toutes nos frontières.

## SEMOULES ET PATES ALIMENTAIRES

### 1° Semoules

L'industrie semoulière est en réel progrès à Marseille depuis une vingtaine d'années : de nouvelles usines ont été créées et leur activité est aidée par l'augmentation incessante de la consommation de notre ville, qui est de plus en plus attirée vers ce produit à cause de l'économie qu'il présente pour les ménages des classes populaires.

Cette extension est due en outre :

1° Au développement qu'à pris le commerce des pâtes à Lyon et à Clermont; 2° aux nouveaux débouchés qui ont surgi, soit en Suisse, soit en Allemagne; 3° à l'emploi des sasseurs mécaniques dont se sert exclusivement aujourd'hui la semoulerie, pour l'épuration complète de ses gruaux de blés durs.

On estime, au minimum, à 300,000 hectolitres, les quantités de blés durs d'Azoff ou d'Algérie, employées annuellement pour la fabrication des semoules.

En 1874, la semoulerie a eu à sa disposition les blés durs d'Afrique, de Bombay, de Rodosto, de Taganrock et de Jaffa. Ses débouchés ont été en rapport avec la fabrication : seule, la concurrence des fabricants entre eux a été la véritable cause de l'amoindrissement des bénéfices de cette importante industrie.

### 2° Pâtes alimentaires

La fabrication des pâtes alimentaires, dites d'Italie, a pris à Marseille, depuis un quart de siècle, un essor remarquable. L'importation des pâtes étrangères, uniquement limitée aux demandes d'assortiment que provoque encore l'ancienne réputation des pâtes d'Italie, diminue de plus en plus devant l'amélioration toujours croissante des produits de nos fabriques.

Pour hâter son développement, cette industrie réclame la faveur faite à la

Minoterie, de pouvoir manipuler les blés durs exotiques avec franchise de droits de douane.

La fabrication des pâtes alimentaires, qui, en quelques années, a quintuplé ses produits, emploie annuellement plus de 200 ouvriers.

### TANNERIES

Depuis 1822, la Tannerie, autrefois très-prospère à Marseille, n'a pas cessé de décroître jusqu'à ces dernières années où une certaine reprise d'affaires a été signalée.

En 1848, notre ville comptait 14 tanneries occupant 900 ouvriers; on y préparait 25,000 gros cuirs, 720 peaux de chèvres, et 300,000 peaux de moutons.

En 1862, le nombre de fabriques travaillant les gros cuirs était réduit à neuf, occupant 600 ouvriers, et travaillant 15,000 gros cuirs; sept autres fabriques préparaient 250,000 peaux de moutons et 100,000 peaux de chèvres.

La situation, s'est sensiblement améliorée. On compte aujourd'hui à Marseille vingt-cinq établissements occupant 1,300 ouvriers et 250 ouvrières. Le chiffre des peaux tannées est considérable, et se répartit ainsi :

14,000 gros cuirs;
174,000 peaux de moutons,
4,340,000 peaux de chèvres.

---

Indépendamment des diverses industries mentionnées ci-dessus, et dont l'importance exceptionnelle demanderait une notice spéciale, il existe à Marseille un assez grand nombre d'industries qui, sans être de premier ordre, méritent d'appeler l'attention des économistes. Leur prospérité ou leur décadence n'est pas sans influence sur la situation commerciale de notre ville. Nous regrettons de ne pouvoir les signaler toutes dans ce mémoire dont le cadre est nécessairement limité. Nous avons dû nous borner à désigner, dans un tableau sommaire que nous joignons ici, les principaux établissements industriels qui existaient à Marseille au 31 décembre 1874.

# TABLEAU

DES

## PRINCIPAUX ÉTABLISSEMENTS INDUSTRIELS DE LA VILLE DE MARSEILLE

### Année 1874

| DÉSIGNATION DES INDUSTRIES | NOMBRE d'établissements | NOMBRE d'ouvriers | OBSERVATIONS |
|---|---|---|---|
| Savonneries | 90 | 915 | Dans ce nombre figurent 42 femmes et 24 enfants. |
| Huileries | 38 | 1.714 | id. 210 id. |
| Fabriques de soude | 2 | 700 | |
| Raffineries de sucre | 3 | 2.150 | id. 125 id. 20 id. |
| Raffineries de soufre | 3 | 72 | id. 40 id. |
| Forges et hauts-fourneaux | 1 | 530 | |
| Ateliers de constructions mécaniques | 7 | 2.512 | |
| Fonderies de cuivre | 7 | 115 | |
| Fonderies et affinages de plomb | 4 | 202 | |
| Fabriques de grenaille | 4 | 48 | id. 8 id. |
| Fabriques d'étain | 2 | 62 | id. 15 id. |
| Fabrique de goudron végétal | 1 | » | |
| Constructions de navires | 3 | 190 | |
| Forgerons de marine | 8 | 60 | |
| Poulieurs | 10 | 45 | |
| Calfats | » | 500 | Etrangers en grande partie. |
| Corderies | 6 | 180 | Dans ce nombre figurent 70 enfants. |
| Construction et réparation des coques, machines et du matériel naval | 1 | 242 | La Compagnie des Messageries Maritimes, propriétaire de cet atelier, en possède un second beaucoup plus important à La Ciotat, où elle emploie 2,761 ouvriers. |
| Tanneries | 25 | 1.450 | Une seule de ces tanneries, celle de M. Julien, occupe 713 ouvriers, dont 16 femmes et 17 enfants. |
| Ouvrages en sparterie, cordages, etc. | 24 | 183 | Dans ce nombre figurent 84 enfants. |
| Bougies et chandelles | 3 | 400 | id. 126 femmes et 78 enfants. |
| Fabriques d'allumettes | 2 | 770 | id. 450 id. et 180 jeunes filles. |
| Fabriques de liqueurs, vermout. etc. | 14 | 575 | id. 315 id. |
| Imprimeries et typographies | 13 | 384 | id. 56 id. et 81 enfants. |
| Minoteries | 245 | 1.150 | Ce chiffre comprend quelques moulins situés dans les autres parties du département. |
| Fabriques de pâtes alimentaires | 70 | 200 | |
| Fabriques de semoules | 15 | 325 | |
| Verreries | 2 | 250 | Dans ce nombre sont compris 100 enfants. |
| Chapelleries | 4 | 235 | id. 141 femmes et 65 enfants. |
| Fabrique de cartes | 1 | 32 | id. 12 femmes. |
| Fabrique de pianos | 1 | 125 | |
| Fabriques d'huile de pétrole | 2 | 102 | |
| Usine à gaz | 1 | 180 | |
| Manufacture de tabacs | 1 | 1.397 | Dans ce nombre figurent 1,186 femmes et 188 jeunes filles. |
| Fabriques de crins | 4 | 166 | id. 42 id. et 63 enfants. |
| Atelier de tailleur pour militaires | 1 | 748 | id. 490 id. et 192 id. |
| Totaux | 618 | 18.906 | Dont 3.224 femmes et 1.112 enfants. |

## RELATIONS COMMERCIALES

DU

### PORT DE MARSEILLE AVEC LES COLONIES FRANÇAISES ET LES PUISSANCES ÉTRANGÈRES

Les pays avec lesquels le port de Marseille a entretenu le plus de relations, se présentent dans l'ordre suivant (tonnage total) :

| | 1874 | | 1855 | | AUGMENT. | DIMINUT. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Navires | Tonneaux | Navires | Tonneaux | Tonneaux | Tonneaux |
| Algérie | 1.878 | 951.262 | 1.352 | 222.678 | 728.584 | » |
| Italie | 1.488 | 689.879 | 1.451 | 424.590 | 265.289 | » |
| Turquie | 1.120 | 551.320 | 1.556 | 476.235 | 75.085 | » |
| Espagne | 1.611 | 414.487 | 1.639 | 175.187 | 239.300 | » |
| Russie | 692 | 259.683 | 549 | 177.134 | 82.549 | » |
| Egypte | 290 | 190.344 | 277 | 77.725 | 112.619 | » |
| Angleterre | 278 | 148.677 | 755 | 216.875 | » | 68.198 |
| Rio de la Plata | 114 | 96.844 | 26 | 5.590 | 91.254 | » |
| Afrique anglaise. Côte occidentale | 198 | 71.684 | 7 | 2.274 | 69.410 | » |
| Etats-Unis | 130 | 69.438 | 140 | 56.100 | 13.338 | » |
| Indes anglaises | 90 | 58.287 | 85 | 34.080 | 24.207 | » |
| Etats barbaresques | 161 | 51.260 | 489 | 68.990 | » | 17.730 |
| Japon | 24 | 50.576 | » | » | 50.576 | » |
| Côte occidentale d'Afrique | 171 | 50.525 | 199 | 44.832 | 5.693 | » |

Viennent ensuite, dans une bien moindre proportion, les pays ci-après indiqués :

| | 1874 | | 1855 | | AUGMENT. | DIMINUT. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Navires | Tonneaux | Navires | Tonneaux | Tonneaux | Tonneaux |
| Autriche | 85 | 34.525 | 237 | 52.610 | » | 18.085 |
| Gorée (Sénégal) | 84 | 29.650 | 69 | 14.921 | 14.729 | » |
| Amérique espagnole | 79 | 22.066 | 104 | 24.049 | » | 1.983 |
| Uruguay | 48 | 21.426 | 12 | 2.686 | 18.740 | » |
| Brésil | 68 | 21.277 | 189 | 18.979 | 2.298 | » |
| Grèce | 85 | 18.969 | 237 | 53.376 | » | 34.407 |
| Pays-Bas | 21 | 17.570 | 21 | 2.922 | 14.648 | » |
| Martinique | 57 | 16.271 | 66 | 16.386 | » | 115 |
| Ile de la Réunion | 30 | 12.638 | 43 | 13.723 | » | 1.085 |
| Guadeloupe | 47 | 11.292 | 53 | 13.147 | » | 1.855 |
| Saint-Louis (Sénégal) | 48 | 10.966 | 32 | 5.467 | 5.499 | » |
| Mexique | 38 | 9.377 | 15 | 4.072 | 5.303 | » |
| Amérique anglaises (Antilles) | 17 | 8.451 | 2 | 446 | 8.005 | » |
| Suède | 22 | 7.702 | 79 | 19.943 | » | 12.741 |
| Portugal | 24 | 6.620 | 49 | 8.980 | » | 2.360 |
| Vénézuéla | 33 | 6.187 | 17 | 3.252 | 2.935 | » |
| Côte orientale d'Afrique | 12 | 5.378 | » | » | 5.378 | » |
| Indes hollandaises | 7 | 5.208 | 5 | 2.002 | 3.206 | » |
| Guyane française | 18 | 4.534 | 19 | 3.595 | 939 | » |
| Chine | 3 | 4.512 | » | » | 4.512 | » |
| Cochinchine | 10 | 4.050 | » | » | 4.050 | » |
| Haïti | 18 | 3.572 | 24 | 4.507 | » | 935 |
| Norwége | 6 | 2.170 | 6 | 734 | 1.336 | » |
| Pérou | 3 | 1.561 | 1 | 405 | 1.156 | » |
| Indes françaises | 4 | 1.472 | 6 | 1.790 | » | 318 |
| Allemagne | 6 | 1.457 | 1 | 96 | 1.361 | » |
| Amérique hollandaise | 5 | 850 | » | » | 850 | » |
| Danemark | 1 | 444 | 34 | 8.831 | » | 8.387 |

Dans le but de compléter et de rendre plus instructifs les renseignements statistiques résumés dans les tableaux qui précèdent (1), nous avons dressé un compte spécial pour chacun des pays avec lesquels le port de Marseille entretient des relations commerciales.

Nous donnons, ci-après, le résumé de ces comptes spéciaux, en classant les divers pays d'après le rang qu'ils occupent dans le *Tableau général du commerce*, publié par l'administration des douanes.

## RUSSIE

Le mouvement commercial entre le port de Marseille et les divers ports de la Russie, a donné lieu, en 1874, à 537 voyages, contre 490 en 1857 (2); le chiffre du tonnage des navires affectés à ces voyages s'est élevé à 241,587 tonneaux en 1874, contre 143,799 en 1857.

D'où il résulte, pour l'année 1874, une augmentation de 9 0/0 sur le nombre des navires, et de 68 0/0 sur le chiffre du tonnage.

Cette augmentation se répartit ainsi :

ENTRÉE

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 1874 . . . . . . . . . . . . . . | 438 navires | — | 205,519 | tonneaux. |
| 1857 . . . . . . . . . . . . . . | 422 id. | — | 123,688 | id. |
| Augmentation. . . . . . . | 16 navires | — | 81,831 | tonneaux. |

SORTIE

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 1874 . . . . . . . . . . . . . . | 99 navires | — | 36,068 | tonneaux. |
| 1857 . . . . . . . . . . . . . . | 68 id. | — | 20,111 | id. |
| Augmentation. . . . . . | 31 navires | — | 15,957 | tonneaux. |

Il ressort de ce tableau comparatif que, dans nos rapports avec la Russie, les importations de cette puissance excèdent de beaucoup nos exportations. C'est le

(1) Ces tableaux comparatifs sont extraits des deux grands tableaux annexés au chapitre de la navigation, sous les n°s 7 et 7 bis.

(2) La guerre ayant interrompu nos relations avec la Russie en 1855 et 1856, j'ai dû prendre pour terme de comparaison, l'année 1857 au lieu de l'année 1855, qui forme la période de 20 ans adoptée pour les autres parties de ce travail.

contraire qui est remarqué dans les relations commerciales que le port de Marseille entretient avec la plupart des autres pays étrangers.

**Principales Marchandises reçues ou expédiées en 1874**

IMPORTATIONS

| | | |
|---|---|---|
| Laines en masses . . . . . . . . . . | 1,948,694 | kilogrammes. |
| Contre. . . . . . . . | 1,094,505 | kil. en 1857. |
| Blé. . . . . . . . . . . . . . . . . . | 2,224,160 | quint. mét. |
| Contre. . . . . . . . | 1,616,622 | kil. en 1857. |
| Graines oléagineuses . . . . . . . . | 14,130,875 | kilogrammes. |
| Contre. . . . . . . . | 3,508,715 | kil. en 1857. |
| Os et sabots de bétail. . . . . . . . | 201,534 | kilogrammes. |
| Contre. . . . . . . . | 3.501 | kil. en 1857. |

Viennent ensuite : les Soies en cocons, 191,568 kilog. ; les Légumes secs, 378,930 kilog., et enfin les Bois de construction sciés, 3,312,000 mètres.

EXPORTATIONS

| | | |
|---|---|---|
| Sucres raffinés. . . . . . . . . . . . | 5,005,793 | kil. en 1874. |
| Contre. . . . . . . . | 41,958 | kil. en 1857. |
| Café . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 165,592 | kil. en 1874. |
| Contre. . . . . . . . | 235,418 | kil. en 1857. |
| Poivre . . . . . . . . . . . . . . . . . | 29,468 | kil. en 1874. |
| Contre. . . . . . . . | 126,182 | kil. en 1857. |

Les fromages, poissons, amandes et acides ont été expédiés en plus grandes quantités qu'en 1857 ; mais l'exportation des bois, du plomb, des verres, des cristaux et des légumes n'a pas atteint les mêmes chiffres qu'en 1857.

## SUÈDE, NORWÉGE ET DANEMARK

Nos relations commerciales avec la Suède ont considérablement diminué depuis vingt ans. En 1855, le nombre des navires reçus ou expédiés s'élevait à 79, jaugeant 19,943 tonneaux; aujourd'hui, ce chiffre est réduit à 22 navires jaugeant 7,204 tonneaux.

Les relations du port de Marseille avec la Norwége sont aussi peu importantes

que celles qu'il entretient avec la Suède. Il n'a été reçu que dix navires venant de la Norwége, et il en a été expédié quatre pour cette destination.

Même observation pour le Danemark qui n'a expédié que 5 navires contre un navire parti de Marseille pour cette destination.

## ANGLETERRE

### Mouvement de la Navigation

#### ENTRÉE

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 1874 | 191 | navires — | 95,645 | tonneaux. |
| 1855 | 468 | id. — | 136,482 | id. |
| Diminution | 277 | navires — | 40,837 | tonneaux. |

#### SORTIE

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 1874 | 87 | navires — | 53,032 | tonneaux. |
| 1855 | 255 | id. — | 80,393 | id. |
| Diminution | 168 | navires — | 27,261 | tonneaux. |

Il résulte de ces tableaux comparatifs que, depuis vingt ans, le nombre de voyages effectués entre Marseille et l'Angleterre a diminué de 27,261 tonneaux, soit 160 0/0, et que le chiffre du tonnage des navires affectés à ces voyages est descendu de 216,875 à 148,677, soit une diminution de 46 0/0.

### Principales marchandises reçues ou expédiées

#### IMPORTATIONS

| | | |
|---|---|---|
| Peaux brutes | 508,605 | kilogrammes. |
| Riz en grains | 394,235 | id. |
| Brai sec, résine d'huile | 1,020,000 | id. |
| Huiles de coton | 1,139,360 | id. |
| Mastic bitumineux | 4,347,610 | id. |
| Goudron minéral | 1,579,865 | id. |
| Houille crue | 744,504 | quint. met. |

EXPORTATIONS

| | | |
|---|---|---|
| Soies écrues grèges | 828,853 | kilogrammes. |
| Thé | 3,719,618 | id. |
| Sucres étrangers | 560,528 | id. |
| Café | 574,760 | id. |
| Tourteaux | 19,356,000 | id. |

## ALLEMAGNE

Il n'a été reçu, en 1874, dans le port de Marseille qu'un seul navire venant de l'Allemagne, et il en a été expédié cinq pour cette destination.

**Principales marchandises reçues**

| | | |
|---|---|---|
| Tabacs en feuilles | 643,260 | kilogrammes. |
| Cigares | 255,355 | id. |
| Tabac en poudre | 54,401 | id. |
| Faïences | 364,766 | id. |
| Porcelaine commune | 22,742 | id. |

**Marchandises exportées**

| | | |
|---|---|---|
| Café | 377,657 | kilogrammes. |
| Huiles d'olive | 163,221 | id. |
| Huiles de graines | 353,060 | id. |
| Vins ordinaires | 188,950 | id. |
| Ouvrages en fonte moulue | 382,235 | id. |

## PAYS-BAS

Le mouvement de la navigation entre Marseille et les Pays-Bas, offre ce fait remarquable qu'en 1855, vingt-un navires à voiles reçus ou expédiés, n'ont transporté que 2,922 tonnes de marchandises et qu'en 1874, le chiffre des navires s'étant trouvé exactement le même, mais la vapeur ayant été substituée à la voile, vingt-un bateaux à vapeur ont transporté 17,570 tonnes de marchandises, soit six fois autant.

**Principales marchandises reçues ou expédiées**

IMPORTATIONS

| | | |
|---|---|---|
| Fromages | 890,599 | kilogrammes. |
| Peaux brutes | 13,473 | id. |
| Huile de foie de morue | 3,936 | id. |
| Muscades | 3,753 | id. |
| Produits chimiques | 8,024 | id. |
| Tissus de lin ou de chanvre | 5,075 | id. |

EXPORTATIONS

| | | |
|---|---|---|
| Amandes, noix, etc | 166,369 | kilogrammes. |
| Tabac en feuilles | 469,025 | id. |
| Réglisse | 121,612 | id. |
| Tourteaux de lin | 80,000 | id. |
| Savons | 203,997 | id. |
| Vins de liqueurs | 119,052 | litres. |

## BELGIQUE

Le commerce de Marseille avec la Belgique s'effectue principalement par la voie de terre. Aussi, en 1874, le chemin de fer a transporté à Marseille, venant de cette destination, 10,537,114 kilogr. de sucres de betteraves et 419,975 kilogr. de fil de lin ou de chanvre.

En échange, la place de Marseille a expédié en Belgique 228,404 kilogr. de savons, de laines, du tabac en feuilles, des amandes et des fruits secs.

## PORTUGAL

Le port de Marseille n'a jamais eu de grandes relations avec celui de Lisbonne.

En 1826, Marseille recevait cinq navires du port de Lisbonne et en expédiait onze; en 1840, le mouvement de la navigation entre ces deux ports était encore de cinq navires à l'entrée et de onze navires à la sortie.

Ce mouvement avait pris une certaine importance en 1855, mais il s'est sensiblement ralenti depuis cette époque.

IMPORTATIONS

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 1874. . . . . . . . . . . | 16 | navires jaugeant | 4,319 | tonneaux. |
| 1855. . . . . . . . . . . | 34 | id. | 5,405 | id. |
| | | Diminution . . . . . . . . . . | 1,086 | tonneaux. |

EXPORTATIONS

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 1874. . . . . . . . . . . | 8 | navires jaugeant | 2,301 | tonneaux. |
| 1855. . . . . . . . . . . | 15 | id. | 3,575 | id. |
| | | Diminution . . . . . . . . . . | 1,274 | tonneaux. |

Dans le nombre très-restreint des marchandises importées, nous ne pouvons signaler que les arachides et autres graines oléagineuses, dont le chiffre s'élève à 463,000 kilogr., et la manganése, 1,197,000 kilogr.

Les principales exportations consistent en semoules, en racines médicinales et en soufre épuré.

## ESPAGNE

Les relations commerciales du port de Marseille avec l'Espagne ont pris un grand développement depuis une vingtaine d'années. Le nombre des navires reçus ou expédiés est resté à peu près le même, mais le tonnage de ces navires a plus que doublé.

IMPORTATIONS

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 1874. . . . . . . . . . . | 784 | navires jaugeant | 183,600 | tonneaux. |
| 1855. . . . . . . . . . . | 813 | id. | 82,919 | id. |
| | | Augmentation. . . . . . . . . | 100,681 | tonneaux. |

EXPORTATIONS

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 1874. . . . . . . . . . . | 827 | navires jaugeant | 230,887 | tonneaux. |
| 1855. . . . . . . . . . . | 826 | id. | 92,168 | id. |
| | | Augmentation. . . . . . . . . | 138,719 | tonneaux. |

**Principales marchandises importées en 1874**

| | | |
|---|---|---|
| Oranges et citrons | 5,891,000 | kilogrammes. |
| Raisins secs | 1,516,000 | id. |
| Arachides | 4,464,000 | id. |
| Huiles d'olive | 3,198,000 | id. |
| Minerai de fer | 75,035,000 | id. |
| Minerai de plomb | 4,149,000 | id. |
| Plomb en masse | 19,682,000 | id. |
| Liége ouvré | 1,130,000 | id. |
| Vins ordinaires | 5,005,000 | litres. |
| Vins de liqueurs | 940,000 | id. |

**Principales marchandises exportées en 1874**

| | | |
|---|---|---|
| Peaux | 2,752,000 | kilogrammes. |
| Contre | 355,000 | kil. en 1855. |
| Fécules | 1,434,000 | kilogrammes. |
| Contre | 108,000 | kil. en 1855. |
| Soudes | 1,701,000 | kilogrammes. |
| Contre | 484,000 | kil. en 1855. |
| Coton en laine | 9,153,000 | kilogrammes. |
| Sucres raffinés | 1,900,000 | id. |
| Pommes de terre | 948,000 | id. |
| Mercerie | 743,000 | id. |
| Papier à écrire | 638,000 | id. |

Si nous comparons le mouvement des importations avec celui des exportations, nous trouvons que le port de Marseille a expédié 230,887 tonneaux de marchandises et qu'il en a reçu 183,600, ce qui donne une augmentation de 47,287 tonneaux en faveur de nos exportations, tandis qu'en 1855 nos exportations n'excédaient les importations que de 9,249 tonneaux.

## AUTRICHE

Les relations commerciales du port de Marseille avec l'Autriche sont sans importance et tendent tous les jours à diminuer. Le mouvement de la navigation, aller et retour, qui donnait lieu, en 1855, à 252 voyages, n'est plus aujourd'hui que de

119 voyages. Le tonnage total des navires affectés à ces voyages est descendu de 52,610 tonneaux à 34,525.

Parmi les objets d'importation, nous ne pouvons citer que le bois de construction. Quant aux exportations, nous signalerons le café, 191,734 kilogr.; les huiles de graine, 608,173 kilogr.; le bois de teinture, 218,669 kilogr.; le plomb en masses, 591,225 kilogr., et les peaux brutes, 71,332 kilogr.

## ITALIE

Le mouvement commercial entre les divers ports de l'Italie et celui de Marseille, a toujours été très actif. Il a progressé dans la proportion de 62 0/0 depuis 1855.

En effet, le nombre total des voyages effectués entre l'Italie et le port de Marseille, qui était de 2,899 en 1855, a atteint, en 1874, le chiffre de 3,319, et le tonnage des navires affectés à ces voyages s'est élevé de 424,590 tonneaux, à 689,879, ce qui donne une augmentation de 264,289 tonneaux, soit de 62 0/0.

Cette augmentation est ainsi répartie.

ENTRÉE

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 1874 | 1,449 | navires jaugeant | 260,091 | tonneaux. |
| 1855 | 1,488 | id. | 208,510 | id. |
| | | Augmentation | 51,581 | tonneaux. |

SORTIE

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 1874 | 1,870 | navires jaugeant | 429,788 | tonneaux. |
| 1855 | 1,451 | id. | 216,080 | id. |
| | | Augmentation | 213,708 | tonneaux. |

L'accroissement du tonnage porte surtout sur les exportations.

Le tableau ci-joint donne le détail des principales marchandises échangées ; nous n'en citerons que quelques articles, en comparant les importations et les exportations de 1855 avec celles de 1874.

IMPORTATIONS

| | 1855 | | 1874 | |
|---|---|---|---|---|
| Graines oléagineuses . . . . . . . . | 51,050,723 | kil. | 5,271,229 | kil. |
| Huiles d'olive. . . . . . . . . . . . | 8,598,999 | id. | 4,800,909 | id. |
| Chanvre. . . . . . . . . . . . . . . . | 2,116,272 | id. | 3,434,195 | id. |
| Garance en racines . . . . . . . . | 1,180,214 | id. | 6,239.763 | id. |
| Sumac . . . . . . . . . . . . . . . | 1,778,588 | id. | 4,414,759 | id. |
| Soufre. . . . . . . . . . . . . . . . | 18,322,907 | id. | 15,904,102 | id. |
| Os et sabots de bétail . . . . . . . | 1,630,032 | id. | 2,895,210 | id. |
| Semoules et pâtes d'Italie . . . . . | 1,518,965 | id. | 282,351 | id. |
| Riz . . . . . . . . . . . . . . . . . | 4,312,253 | id. | 7,023,965 | id. |

EXPORTATIONS

| | 1855 | | 1874 | |
|---|---|---|---|---|
| Peaux brutes . . . . . . . . . . . . | 805,792 | kil. | 3,147,681 | kil. |
| Coton en laine. . . . . . . . . . . . | 515,435 | id. | 1,839,394 | id. |
| Soie et cocons . . . . . . . . . . . | » | | 1,341,186 | id. |
| Morues sèches . . . . . . . . . . . | 1,503,425 | id. | 2,103,668 | id. |
| Semoules et gruau . . . . . . . . . | 11 | id. | 915,256 | id. |
| Blé . . . . . . . . . . . . . . . . . | 108,591 | q. m. | 151,413 | q. m. |
| Sucres bruts . . . . . . . . . . . . | 2,954,653 | kil. | 4,410.383 | kil. |
| Sucres raffinés . . . . . . . . . . . | 8,038,394 | id. | 12,704,677 | id. |
| Café. . . . . . . . . . . . . . . . . | 3,465,013 | id. | 4,142.345 | id. |
| Poivre . . . . . . . . . . . . . . . | 220,960 | id. | 379,427 | id. |
| Huiles de graines . . . . . . . . . . | 369,836 | id. | 1,529,954 | id. |
| Soudes . . . . . . . . . . . . . . . | 523,457 | id. | 3,992,811 | id. |
| Draps (tissus de laine). . . . . . . | 281,945 | id. | 610,430 | id. |
| Tissus de coton . . . . . . . . . . . | 176,951 | id. | 663,658 | id. |

## GRÈCE

Le mouvement commercial entre Marseille et les ports de la Grèce s'est ralenti d'une manière très-sensible depuis vingt ans. Le nombre des navires reçus ou expédiés est descendu de 241 à 85, et le chiffre total du tonnage a subi une diminution de 34,407 tonneaux.

Le tableau ci-joint fait connaître les principales marchandises importées ou exportées, parmi lesquelles nous signalerons les suivantes :

IMPORTATIONS

| | | |
|---|---|---|
| Tabac en feuilles | 3,281,260 | kilogrammes. |
| Coton en laine | 254,327 | id. |
| Raisins secs | 190,175 | id. |
| Minerai de fer | 383,030 | id. |
| Drilles (chiffons) | 464,223 | id. |

EXPORTATIONS

| | | |
|---|---|---|
| Morues sèches | 1,262,759 | id. |
| Sucres raffinés | 3,049,937 | id. |
| Café | 639,830 | id. |
| Couleurs non dénommées | 120,856 | id. |
| Huiles de pétrole | 335,404 | id. |
| Ouvrage en plomb | 483,627 | id. |

## TURQUIE

Le commerce de Marseille avec la Turquie ne s'est pas ralenti depuis vingt ans. Le nombre des voyages effectués en 1874, aller et retour, est moins considérable, il est vrai, qu'en 1855 ; mais les navires actuellement affectés à ces voyages étant d'un plus fort tonnage, le chiffre des importations et celui des exportations, loin de diminuer, ont, au contraire, augmenté dans une assez large proportion (1).

Le mouvement de la navigation entre les ports de Marseille et la Turquie en 1855 et 1874, se résume ainsi :

ENTRÉE

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 1874 | 478 | navires jaugeant | 239,268 | tonneaux. |
| 1855 | 730 | id. | 210,363 | id. |
| | | Augmentation | 28,905 | tonneaux. |

(1) Cette observation a déjà été faite dans le chapitre spécialement consacré au mouvement de la navigation, c'est un fait général qui a souvent été constaté.

Dans la suite de cette étude sur les relations commerciales du port de Marseille avec les diverses puissances étrangères, nous ne tiendrons plus compte du nombre des navires mais seulement de leur tonnage.

SORTIE

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 1874 | 642 | navires jaugeant | 312,052 | tonneaux. |
| 1855 | 836 | id. | 265,672 | id. |
| Augmentation | | | 46,380 | tonneaux. |

Il y a lieu de remarquer qu'en 1855 comme en 1874, nous avons expédié plus de marchandises que nous n'en avons reçues. L'excédant des exportations sur les importations a été de 44,809 tonneaux en 1855 et de 72,784 tonneaux en 1874.

Voici, d'après le tableau ci-joint, les principales marchandises expédiées ou reçues à ces deux dates.

**Principales marchandises importées**

| | 1855 | | 1874 | |
|---|---|---|---|---|
| Peaux brutes | 1,667,019 | kil. | 1,867,479 | kil. |
| Laines en masse | 4,834,568 | id. | 10,528,706 | id. |
| Soies et cocons | 503,608 | id. | 1,295,186 | id. |
| Coton en laine | 134,602 | id. | 6,725,584 | id. |
| Graines oléagineuses | 14,373,867 | id. | 30,292,379 | id |
| Tabacs en feuilles | 460,112 | id. | 3,016,727 | id. |
| Grains (froment) | 709,285 | q. m. | 1,305,044 | q. m. |

**Principales marchandises exportées**

| | 1855 | | 1874 | |
|---|---|---|---|---|
| Sucres raffinés | 4,724,802 | kil. | 17,182,454 | kil. |
| Café | 2,753,035 | id. | 6,164,279 | id. |
| Alcool | 739,244 | id. | 1,923,705 | id. |
| Poivre | 208,133 | id. | 273,779 | id. |
| Bougies | 359,203 | id. | 1,384,962 | id. |
| Pommes de terre | 719,352 | id. | 2,919,420 | id. |
| Riz | 502,648 | id. | 726,385 | id. |
| Houille | 1,490 | q. m. | 350,838 | q. m. |

Indépendamment de ces articles qui occupent un rang exceptionnel dans le mouvement commercial entre Marseille et la Turquie, nous remarquons, en 1874, les suivants dont l'importance, sans être aussi grande, mérite cependant d'être signalée.

IMPORTATIONS

| | | |
|---|---|---|
| Raisins secs. . . . . . . . . . . . . . . | 2,836,226 | kilogrammes. |
| Légumes secs. . . . . . . . . . . . . . | 2,871,267 | id. |
| Alpistes. . . . . . . . . . . . . . . . . | 560,147 | id. |
| Bois de teinture . . . . . . . . . . . . | 488,955 | id. |
| Drilles (chiffons de toute sorte) . . . . | 779,640 | id. |
| Os et sabots de bétail. . . . . . . . . . | 747,666 | id. |

EXPORTATIONS

| | | |
|---|---|---|
| Bitumes solides purs . . . . . . . . . . | 2,632,425 | kilogrammes. |
| Plomb en masse . . . . . . . . . . . . | 788,199 | id. |
| Acides sulfuriques et autres . . . . . . | 302,579 | id. |
| Soudes . . . . . . . . . . . . . . . . . | 324,251 | id. |
| Vins ordinaires. . . . . . . . . . . . . | 982,432 | litres. |

## EGYPTE

Le mouvement de la navigation entre le port de Marseille et l'Egypte se résume ainsi :

ENTRÉE

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 1874. . . . . . . . . . . | 119 | navires jaugeant | 86,290 | tonneaux. |
| 1855. . . . . . . . . . . | 199 | id. | 53,899 | id. |
| | | Augmentation . . . . . . . . . | 32,391 | tonneaux. |

SORTIE

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 1874. . . . . . . . . . . | 171 | navires jaugeant | 104,054 | tonneaux. |
| 1855. . . . . . . . . . . | 217 | id. | 31,768 | id. |
| | | Augmentation . . . . . . . . . | 72,286 | tonneaux. |

Ces augmentations sont considérables. En vingt ans, le chiffre des importations s'est accru de 61 0/0, et celui des exportations, de 233 0/0.

**Principales marchandises reçues ou expédiées en 1874**

IMPORTATIONS

| | | |
|---|---|---|
| Graines oléagineuses . . . . . . . . . . | 21,114,091 | kilogrammes. |
| Contre . . . . . . . . | 3,402,228 | kil. en 1855. |
| Coton en laine . . . . . . . . . . . . . . | 13,593,400 | kilogrammes. |
| Contre . . . . . . . . | 3,798,180 | kil. en 1855. |
| Sucres bruts . . . . . . . . . . . . . . | 6,576,619 | kilogrammes. |
| Contre . . . . . . . . | 760,181 | kil. en 1855. |
| Café . . . . . . . . . . . . . . . . . | 1,941,114 | kilogrammes. |
| Gommes pures exotiques . . . . . . . | 726,942 | id. |
| Tourteaux de coton . . . . . . . . . . | 605,435 | id. |
| Drilles (chiffons) . . . . . . . . . . . . | 422,237 | id. |

EXPORTATIONS

| | | |
|---|---|---|
| Sucres raffinés . . . . . . . . . . . . . | 3,202,413 | kilogrammes. |
| Contre . . . . . . . . | 452,444 | kil. en 1855. |
| Vins ordinaires . . . . . . . . . . . . . | 3,478,901 | litres. |
| Contre . . . . . . . . | 325,785 | id. en 1855. |
| Bougies . . . . . . . . . . . . . . . . . | 1,404,547 | kilogrammes. |
| Pommes de terre . . . . . . . . . . . . | 1,148,898 | id. |
| Huiles de lin . . . . . . . . . . . . . . | 513,396 | id. |
| Savon . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 157,292 | id. |
| Morues sèches . . . . . . . . . . . . . | 230,395 | id. |

## ÉTATS BARBARESQUES

**Mouvement de la Navigation**

ENTRÉE

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 1874 . . . . . . . . . . . | 58 | navires jaugeant | 9,490 | tonneaux. |
| 1855 . . . . . . . . . . . | 272 | id. | 37,222 | id. |
| | | Diminution . . . . . . . . . . | 27,732 | tonneaux. |

SORTIE

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1874. . . . . . . . . . | 103 navires jaugeant | 41,778 | tonneaux. |
| 1855. . . . . . . . . . | 217 id. | 31,768 | id. |
| | Augmentation . . . . . . . . | 10,010 | tonneaux. |

En résumé, dans l'ensemble de la navigation, on constate une diminution de 19,722 tonneaux en 1874 sur 1855.

**Principales Marchandises reçues ou expédiées**

IMPORTATIONS

La diminution signalée dans le chiffre des importations atteint surtout les

| | | |
|---|---|---|
| Laines . . . . . . . . . . . . . . . . . | 3,251,904 kil. | en 1855. |
| Contre. . . . . . . . | 2,769,041 kil. | en 1874. |
| Huiles d'olive . . . . . . . . . . . . . | 11,790,595 litr. | en 1855. |
| Contre. . . . . . . . | 2,469,523 litr. | en 1874. |
| Légumes secs . . . . . . . . . . . . | 1,726,426 kil. | en 1855. |
| Contre. . . . . . . . | 669,314 kil. | en 1874. |

EXPORTATIONS

L'augmentation porte principalement sur les

| | | |
|---|---|---|
| Sucres raffinés. . . . . . . . . . . . | 2,101,042 kil. | en 1874. |
| Contre. . . . . . . . | 154,247 kil. | en 1855. |
| Café . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 227,148 kil. | en 1874. |
| Contre. . . . . . . . | 127,000 kil. | en 1855. |
| Papier . . . . . . . . . . . . . . . . . | 122,405 kil. | en 1874. |
| Contre. . . . . . . . | 80,068 kil. | en 1855. |

## COTE OCCIDENTALE D'AFRIQUE

**Mouvement de la Navigation**

ENTRÉE

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1874. . . . . . . . . . | 118 navires jaugeant | 35,030 | tonneaux. |
| 1855. . . . . . . . . . | 104 id. | 23,821 | id. |
| | Augmentation . . . . . . . . | 11,209 | tonneaux. |

SORTIE

| | | |
|---|---|---|
| 1874. . . . . . . . . . . | 53 navires jaugeant | 15,495 tonneaux. |
| 1855. . . . . . . . . . . | 95 id. | 21,011 id. |
| Diminution. . . . . . . . . . | | 5,516 tonneaux. |

En déduisant de l'augmentation de 11,209 tonneaux constatée à l'entrée, la diminution de 5,516 tonneaux de la sortie, on trouve dans l'ensemble de la navigation un accroissement de 6,693 tonneaux en 1874 sur 1855.

**Principales Marchandises reçues ou expédiées**

IMPORTATIONS

| | | |
|---|---|---|
| Arachides et sésames. . . . . . . . | 51,685,617 | kil. en 1874. |
| Contre. . . . . . . . | 16,703,816 | kil. en 1855. |
| Huiles de palme . . . . . . . . . . . | 2,745,027 | kilogrammes. |
| Contre. . . . . . . . | 1,006,762 | kil. en 1855. |
| Bois de teinture . . . . . . . . . . . | 350,000 | kilogrammes. |

EXPORTATIONS

| | | |
|---|---|---|
| Laines en masse. . . . . . . . . . . | 155,720 | kilogrammes. |
| Riz en grains . . . . . . . . . . . . | 120,267 | id. |
| Tabacs en feuilles. . . . . . . . . . | 186,177 | id. |
| Vins ordinaires . . . . . . . . . . . | 326,934 | litres. |
| Alcool . . . . . . . . . . . . . . . . | 1,476,118 | id. |

## POSSESSIONS ANGLAISES EN AFRIQUE (MAURICE)

**Mouvement de la navigation**

ENTRÉE

| | | |
|---|---|---|
| 1874. . . . . . . . . . . . | 87 navires jaugeant | 32,572 tonneaux. |
| 1855. . . . . . . . . . . . | 104 id. | 23,821 id. |
| Augmentation . . . . . . . . . | | 8,751 tonneaux. |

SORTIE

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 1874. . . . . . . . . . . | 111 navires jaugeant | | 39,112 | tonneaux. |
| 1855. . . . . . . . . . . | 4 | id. | 1,144 | id. |
| | Augmentation . . . . . . . . | | 37,968 | tonneaux. |

Accroissement très-sensible dans nos relations commerciales, surtout au point de vue des exportations.

**Principales marchandises reçues ou expédiées**

IMPORTATIONS

| | | |
|---|---|---|
| Arachides et autres graines oléagineuses. . . | 9,238,000 | kilogr. |
| Huiles de palme. . . . . . . . . . . . . . . . . . | 1,293,000 | id. |
| Rhum et tafia . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 87,000 | id. |

EXPORTATIONS

| | | |
|---|---|---|
| Savons . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 1,056,000 | kilogr. |
| Vins ordinaires . . . . . . . . . . . . . . . . . | 1,464,035 | litres. |

## INDES ANGLAISES

**Mouvement de la navigation**

ENTRÉE

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 1874. . . . . . . . . . . | 89 navires jaugeant | | 57,600 | tonneaux. |
| 1855. . . . . . . . . . . | 40 | id. | 14,406 | id. |
| | Augmentation . . . . . . . . . | | 43,194 | tonneaux. |

SORTIE

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 1874. . . . . . . . . . . | 1 navire jaugeant | | 687 | tonneaux. |
| 1855. . . . . . . . . . . | 4 | id. | 1,144 | id. |
| | Diminution. . . . . . . . . . . | | 457 | tonneaux. |

Soit une augmentation de 308 0/0 sur les importations, et une diminution de 66 0/0 sur les exportations.

### Principales marchandises reçues ou expédiées

#### IMPORTATIONS

| | | |
|---|---|---|
| Graines oléagineuses | 43,633,287 | kil. en 1874. |
| Contre | 8,940,766 | kil. en 1855. |
| Café | 1,944,703 | kil. en 1874. |
| Contre | 348,285 | kil. en 1855. |
| Poivre | 1,357,005 | kil. en 1874. |
| Contre | 1,005,188 | kil. en 1855. |
| Tabac en feuilles | 972,708 | kilogrammes. |
| Coton en laine | 2,012,699 | id. |
| Coton en masse | 4,161,648 | id. |

#### EXPORTATIONS

Vins ordinaires, fruits, légumes, marbre, tissus de coton autres que percales, calicots et coutils, et argent brut.

## INDES HOLLANDAISES

### Mouvement de la navigation

#### ENTRÉE

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 1874 | 89 | navires jaugeant | 57,208 | tonneaux. |
| 1855 | 1 | id. | 268 | id. |
| | | Augmentation | 56,940 | id. |

#### SORTIE

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 1874 | 3 | navires jaugeant | 5,844 | tonneaux. |
| 1855 | 4 | id. | 1,734 | id. |
| | | Augmentation | 4,110 | tonneaux. |

Nos relations avec les Indes hollandaises ont pris, depuis quelques années, un assez grand développement, surtout au point de vue de l'importation. Nous signalerons, parmi les principales marchandises reçues, le sucre brut, 2,605,998 kilogr., et le café, 2,473,661 kilogr.

## JAPON

Les relations commerciales entre Marseille et le Japon, qui ont pris depuis quelques années une certaine importance, ont donné lieu, en 1874, à 27 voyages, effectués par des navires à vapeur d'un tonnage total de 56,420 tonneaux, répartis ainsi qu'il suit :

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Entrée . . . . . . . . . . | 24 | navires jaugeant | 50,576 | tonneaux. |
| Sortie. . . . . . . . . . . | 3 | id. | 5,844 | id. |
| Total égal . . . . . . . . . . . | | | 56,420 | tonneaux. |

Parmi les principales marchandises importées, et dont le détail est consigné dans le tableau ci-joint, nous remarquons les articles suivants :

| | | |
|---|---|---|
| Soies écrues grèges . . . . . . . . . . | 1,051,038 | kilogrammes. |
| Thé. . . . . . . . . . . . . . . . . . | 3,120,428 | id. |
| Tabac en feuilles. . . . . . . . . . . . | 183,270 | id. |
| Coton en laine . . . . . . . . . . . . . | 169,825 | id. |

Les exportations, également détaillées dans le tableau ci-joint, consistent notamment en métaux et en tissus de coton autres que percales, calicots et coutils.

## CHINE

### Mouvement de la Navigation

#### ENTRÉE

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 1874. . . . . . . . . . | 3 | navires jaugeant | 4,512 | tonneaux. |
| 1855. . . . . . . . . . | » | » | » | » |
| | | | 4,512 | tonneaux. |

SORTIE

| | | |
|---|---|---|
| 1874. . . . . . . . . . | 4 navires jaugeant | 1,856 tonneaux. |
| 1855. . . . . . . . . . | 1 id. | 297 id. |
| Augmentation. . . . . . . . . . . . . . . | | 1,559 tonneaux. |

IMPORTATIONS

| | | |
|---|---|---|
| Soies écrues . . . . . . . . . . . . . . | 1,552,916 | kilogrammes. |
| Graines oléagineuses. . . . . . . . . . | 1,275,000 | id. |
| Thé. . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 617,888 | id. |
| Porcelaine fine. . . . . . . . . . . . . | 101,438 | francs. |

EXPORTATIONS

| | | |
|---|---|---|
| Semoules et pâtes d'Italie . . . . . . . | 13,465 | kilogrammes. |
| Huiles d'olive. . . . . . . . . . . . . . | 63,223 | id. |
| Bière . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 51,527 | litres. |
| Plomb en masses . . . . . . . . . . . | 132,009 | kilogrammes. |

## COCHINCHINE

### Mouvement de la Navigation

Le port de Marseille a reçu, en 1874, dix navires venant de la Cochinchine, et en a expédié quatre pour cette destination. Le tonnage total de ces navires s'est élevé à 5,906 tonneaux.

IMPORTATIONS

| | | |
|---|---|---|
| Riz en grains. . . . . . . . . . . . . . | 2,293,878 | kilogrammes. |
| Graines oléagineuses. . . . . . . . . . | 2,538,198 | id. |
| Poivre . . . . . . . . . . . . . . . . . | 122,352 | id. |

EXPORTATIONS

| | | |
|---|---|---|
| Huiles d'olive. . . . . . . . . . . . . . | 10,742 | kilogrammes. |
| Légumes salés . . . . . . . . . . . . . | 28,984 | id. |
| Vins ordinaires . . . . . . . . . . . . . | 722,673 | id. |
| Bière . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 42,974 | id. |

## ÉTATS-UNIS

Le commerce de Marseille avec les États-Unis n'a pas fait de grands progrès depuis un demi-siècle. Voici quel a été le mouvement de la navigation pendant cette longue période :

ENTRÉE

| | |
|---|---|
| 1825 | 43 navires. |
| 1840 | 64 id. |
| 1855 | 79 id. |
| 1874 | 57 id. |

SORTIE

| | |
|---|---|
| 1825 | 41 navires. |
| 1840 | 53 id. |
| 1855 | 61 id. |
| 1874 | 73 id. |

Depuis vingt ans, le tonnage total des navires reçus ou expédiés n'a augmenté que de 13,338 tonneaux, soit 56,100 tonneaux en 1855 et 69,438 tonneaux en 1874.

Le tableau ci-joint donne le détail des principales marchandises importées ou exportées en 1855 et en 1874.

Parmi les marchandises reçues en 1874, nous signalerons les suivantes :

| | | |
|---|---|---|
| Peaux brutes | 1.529,091 | kilogrammes. |
| Suif brut et saindoux | 4,227,316 | id. |
| Tabac en feuilles | 3,156,214 | id. |
| Huiles de pétrole brutes | 5,877,297 | id. |
| Id. rectifiées | 3,784,160 | id. |
| Alcool pur | 838,027 | litres. |

**Principales Marchandises exportées**

| | | |
|---|---|---|
| Laines en masse | 915,967 | kilogrammes. |
| Fruits secs | 1,112,240 | id. |
| Thé | 164,166 | id. |
| Huiles d'olive | 310,601 | id. |
| Garance | 3,308,091 | id. |
| Savons | 1,370,870 | id. |
| Vins | 2,142,830 | litres. |

## MEXIQUE

### Mouvement de la navigation

ENTRÉE

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1874. . . . . . . . . . . | 22 navires jaugeant | 5,519 | tonneaux. |
| 1855. . . . . . . . . . . | 9 id. | 2,085 | id. |
| Augmentation. . . . . . . . . | | 3,434 | tonneaux. |

SORTIE

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1874. . . . . . . . . . . | 16 navires jaugeant | 3,850 | tonneaux. |
| 1855. . . . . . . . . . . | 6 id. | 1,987 | id. |
| Augmentation. . . . . . . . . | | 1,863 | tonneaux. |

Les relations commerciales du port de Marseille avec le Mexique ont doublé en vingt ans.

### Principales marchandises reçues ou expédiées

IMPORTATIONS

Le bois de teinture a absorbé à peu près complétement le chiffre des importations en 1874, comme en 1855; 4,171,415 kilogr., contre 2,148,136 kilogr.

EXPORTATIONS

Fruits de table, huile d'olive, vins, briques, tuiles et carreaux de terre.

## VENEZUELA

### Mouvement de la navigation

ENTRÉE

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1874. . . . . . . . . . . | 20 navires jaugeant | 3,757 | tonneaux. |
| 1855. . . . . . . . . . . | 7 id. | 1,133 | id. |
| Augmentation. . . . . . . . . | | 2,624 | tonneaux. |

SORTIE

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 1874. . . . . . . . . . . | 13 | navires jaugeant | 2,430 | tonneaux. |
| 1855. . . . . . . . . . . | 10 | id. | 1,919 | id. |
| Augmentation . . . . . . . . | | | 511 | tonneaux. |

Le mouvement général de la navigation entre le port de Marseille et Venezuela, qui était de 17 navires jaugeant 3,052 tonneaux, en 1855, s'élève aujourd'hui à 33 navires jaugeant 6,180 tonneaux, soit une augmentation du double.

**Principales marchandises reçues ou expédiées**

IMPORTATIONS

| | | |
|---|---|---|
| Graines oléagineuses. . . . . . . . . . | 557,220 | kilogrammes. |
| Café. . . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 1,040,412 | id. |
| Bois de teinture . . . . . . . . . . . . | 1,100,597 | id. |
| Libididi en gousses . . . . . . . . . . | 1,200,529 | id. |

EXPORTATIONS

Riz, semoules, fruits de table, sucres raffinés, huiles d'olive et pommes de terre.

## BRÉSIL

**Mouvement de la navigation**

ENTRÉE

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 1874. . . . . . . . . . . | 33 | navires jaugeant | 9,161 | tonneaux. |
| 1855. . . . . . . . . . . | 100 | id. | 19,977 | id. |
| Diminution . . . . . . . . . . | | | 10,816 | tonneaux. |

SORTIE

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 1874. . . . . . . . . . . | 35 | navires jaugeant | 12,116 | tonneaux. |
| 1855. . . . . . . . . . . | 39 | id. | 9,002 | id. |
| Augmentation . . . . . . . . | | | 3,114 | tonneaux. |

En résumé, les importations ont diminué de 116 0/0, et les exportations n'ont augmenté que de 34 0/0, ce qui constitue une réelle diminution de 82 0/0 sur l'ensemble de nos relations commerciales avec le Brésil.

Cette diminution a principalement porté sur l'importation des sucres bruts qui, de 11,963,000 kilogr. en 1855, est descendue à 612,000 kilogr. en 1874; des peaux, 573,000 kilogr. en 1855 et 248,500 kilogr. en 1874. Les cafés se sont maintenus : 10,060,000 kilogr. en 1874, contre 9,424,000 kilogr. en 1855.

Les principales marchandises exportées ont été, en 1874 : Vins et liqueurs, 4,479,000 litres; huiles d'olive, 141,217 kilogr.; soufre épuré, 94,423 kilogr.; semoules et pâtes d'Italie, 25,606 kilogr.

## URUGUAY

### Mouvement de la navigation

#### ENTRÉE

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 1874. . . . . . . . . . . | 10 | navires jaugeant | 4,587 | tonneaux. |
| 1855. . . . . . . . . . . | 7 | id. | 1,454 | id. |
| | | Augmentation . . . . . . . . . | 3,133 | tonneaux. |

#### SORTIE

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 1874. . . . . . . . . . . | 38 | navires jaugeant | 16,839 | tonneaux. |
| 1855. . . . . . . . . . . | 5 | id. | 1,232 | id. |
| | | Augmentation . . . . . . . . . | 15,607 | id. |

Il résulte de ce tableau comparatif que les importations ont triplé et que les exportations ont progressé dans une proportion beaucoup plus considérable.

#### IMPORTATIONS

| | | |
|---|---|---|
| Peaux brutes . . . . . . . . . . . . . . | 1,002,679 | kil. en 1874. |
| Contre. . . . . . . . . | 128,745 | kil. en 1855. |
| Laines en masse . . . . . . . . . . . . | 338,253 | kilogrammes. |

EXPORTATIONS

| | | |
|---|---|---|
| Sucres raffinés . . . . . . . . . . . . . | 977,353 | kilogrammes. |
| Vins ordinaires et liqueurs . . . . . . . | 412,814 | litres. |
| Matériaux de construction. . . . . . . . | 112,000 | quint. mét. |

## RIO DE LA PLATA

### Mouvement de la navigation

ENTRÉE

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 1874. . . . . . . . . . . | 42 | navires jaugeant | | 44,130 | tonneaux. |
| 1855. . . . . . . . . . . | 18 | id. | | 3,871 | id. |
| | | Augmentation . . . . . . . . . | | 40,259 | tonneaux. |

SORTIE

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 1874. . . . . . . . . . . | 72 | navires jaugeant | | 52,714 | tonneaux. |
| 1855. . . . . . . . . . . | 7 | id. | | 1,727 | id. |
| | | Augmentation . . . . . . . . . | | 50,947 | tonneaux. |

Nos relations avec Rio de la Plata ont pris un développement des plus sérieux depuis quelques années. Il suffit de jeter un regard sur les chiffres qui précèdent, pour en être convaincu.

### Principales marchandises reçues ou expédiées

IMPORTATIONS

| | | |
|---|---|---|
| Peaux brutes. . . . . . . . . . . . . . | 7,825,956 | kilogrammes. |
| Laines en masse. . . . . . . . . . . . | 1.204.974 | id. |
| Suif brut et saindoux . . . . . . . . . | 845,045 | id. |

EXPORTATIONS

| | | |
|---|---|---|
| Sucres raffinés . . . . . . . . . . . . . | 982,463 | kilogrammes. |
| Huiles d'olive. . . . . . . . . . . . . . | 191,617 | id. |
| Vins ordinaires. . . . . . . . . . . . . | 3,331,975 | litres. |
| Matériaux de construction . . . . . . . | 112,371 | quint. mét. |

## PÉROU

Il n'est arrivé du Pérou, dans le port de Marseille, en 1874, que trois navires jaugeant ensemble 1,561 tonneaux, chargés en grande partie de guano : 1,779,428 kilogrammes.

En 1855, il n'était arrivé qu'un seul navire chargé de guano et de sels de soude.

## HAITI

Nos relations avec Haïti ont été peu importantes en 1874 : 18 navires d'un tonnage total de 3,572 ont suffi aux besoins de l'importation et de l'exportation.

Parmi les principales marchandises reçues, nous ne pouvons signaler que le café, 512,689 kilogr., et le bois de teinture, 777,125 kilogr.

Aux exportations, nous citerons le sucre raffiné, 86,135 kilogr.; l'huile d'olive, 76,308 kilogr.; les semoules et pâtes d'Italie, 37,912 kilogr.

## PHILIPPINES

Il n'a été expédié de Marseille, pour les Philippines, en 1874, qu'un seul navire jaugeant 148 tonneaux et chargé des marchandises suivantes :

| | | |
|---|---|---|
| Viandes salées de porc . . . . . . . . . | 3,907 | kilogrammes. |
| Morues sèches . . . . . . . . . . . . . . | 10,625 | id. |
| Semoules en pâte . . . . . . . . . . . . | 2,134 | id. |
| Légumes salés ou confits. . . . . . . . | 2,126 | id. |
| Porcelaine commune . . . . . . . . . . | 14,585 | id. |
| Noir à souliers . . . . . . . . . . . . | 1,500 | id. |
| Verres et cristaux. . . . . . . . . . . . | 22,087 | id. |
| Articles de ménage en fer ou en tôle . . | 109,256 | id. |
| Ouvrages en fer. . . . . . . . . . . . . | 12,907 | id. |
| Mercerie commune . . . . . . . . . . . | 4,736 | id. |
| Vins ordinaires. . . . . . . . . . . . . | 8,889 | litres. |

## MAYOTTE ET NOSSI-BÉ

Il n'est arrivé aucun navire de Mayotte et Nossi-Bé en 1874. Il en a été expédié trois du port de Marseille pour cette destination.

Les principales marchandises chargées sur ces trois navires, d'un jaugeage total de 842 tonneaux, ont été les suivantes :

| | | |
|---|---|---|
| Viande salée de porc. . . . . . . . . . | 5,727 | kilogrammes. |
| Fromages. . . . . . . . . . . . . . . . | 4,175 | id. |
| Engrais. . . . . . . . . . . . . . . . . | 10,000 | id. |
| Pain et biscuit de mer. . . . . . . . . | 2,450 | id. |
| Marbres. . . . . . . . . . . . . . . . . | 7,000 | id. |
| Couleurs . , . , . . . . . . . . . . . . | 8,568 | id. |
| Bougies. . . . . . . . . . . . . . . . . | 3,200 | id. |
| Huiles de pétrole. . . . . . . . . . . . | 6,469 | id. |
| Verres et cristaux . . . . . . . . . . . | 7,131 | id. |
| Coutellerie . . . . . . . . . . . . . . . | 3,460 | id. |
| Vins ordinaires. . . . . . . . . . . . . | 35,316 | litres. |

## AMÉRIQUE ESPAGNOLE

### Mouvement de la Navigation

#### ENTRÉE

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1874. . . . . . . . . . . | 48 navires jaugeant | 11,198 | tonneaux. |
| 1855. . . . . . . . . . . | 74 id. | 16,237 | id. |
| | Diminution . . . . . . . . . . | 5,039 | tonneaux. |

#### SORTIE

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1874. . . . . . . . . . . | 31 navires jaugeant | 10,868 | tonneaux. |
| 1855. . . . . . . . . . . | 30 id. | 7,813 | id. |
| | Augmentation. . . . . . . . . | 3,055 | tonneaux. |

En résumé, le mouvement de la navigation entre Marseille et l'Amérique espagnole s'est ralenti dans une certaine mesure; si nos exportations ont augmenté de 3,000 tonneaux, nos importations en ont perdu 5,000. D'où résulte, dans l'ensemble, une diminution de 1,983 tonneaux.

**Principales marchandises reçues ou expédiées**

IMPORTATIONS

| | | |
|---|---|---|
| Sucre brut | 6,743,442 | kilogrammes. |
| Café | 705,309 | id. |
| Bitumes solides | 977,000 | id. |
| Rhum et tafia | 147,630 | litres. |

EXPORTATIONS

| | | |
|---|---|---|
| Semoules et pâtes d'Italie | 9,565 | kilogrammes. |
| Huiles d'olive | 35,718 | id. |
| Tuiles | 2,656,914 | pièces. |
| Carreaux de terre | 726,548 | id. |
| Vins et liqueurs | 71,229 | litres. |

## COLONIES ANGLAISES EN AMÉRIQUE

**Mouvement de la navigation**

ENTRÉE

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1874 | 4 navires jaugeant | 1,718 | tonneaux. |
| 1855 | » | » | |

SORTIE

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1874 | 13 navires jaugeant | 6,733 | tonneaux. |
| 1855 | 2 id. | 446 | id. |
| | Augmentation | 6,287 | tonneaux. |

A l'importation, on ne peut signaler que les bois de teinture, 130,000 kilogr. et le rhum et tafia, 2,972 litres.

Les principales marchandises exportées sont : Les semoules, 49,296 kilogr. et les vins ordinaires, 213,047 litres.

## AMÉRIQUE HOLLANDAISE

### Mouvement de la navigation

ENTRÉE

| | | |
|---|---|---|
| 1874. . . . . . . . . . . | 2 navires jaugeant | 343 tonneaux. |

SORTIE

| | | |
|---|---|---|
| 1874. . . . . . . . . . . | 5 navires jaugeant | 850 tonneaux. |

### Principales marchandises reçues ou expédiées

IMPORTATIONS

| | | |
|---|---|---|
| Café. . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 336,215 | kilogrammes. |
| Bois de teinture. . . . . . . . . . . . . | 60,000 | id. |
| Ecorces de quinquina. . . . . . . . . . | 4,058 | id. |

EXPORTATIONS

| | | |
|---|---|---|
| Riz en grains. . . . . . . . . . . . . . . | 24,141 | kilogrammes. |
| Pommes de terre. . . . . . . . . . . . . | 10,400 | id. |
| Légumes secs . . . . . . . . . . . . . . | 41,170 | id. |
| Semoules en pâte. . . . . . . . . . . . . | 27,178 | id. |
| Sucre raffiné. . . . . . . . . . . . . . . | 14,751 | id. |
| Huile d'olive. . . . . . . . . . . . . . . | 17,469 | id. |
| Marbres . . . . . . . . . . . . . . . . . | 10,460 | id. |
| Briques, carreaux et tuiles . . . . . . . | 108,000 | pièces. |
| Vins et liqueurs . . . . . . . . . . . . . | 57,442 | litres. |

## ILE DE LA RÉUNION

Les relations du port de Marseille avec l'Ile de la Réunion n'ont point progressé depuis vingt ans; en 1855, le tonnage des 38 navires entrés et sortis s'élevait à 13,723 tonneaux, et, en 1874, le tonnage des 30 navires reçus ou expédiés n'a pas dépassé 12,638 tonneaux.

Nous avons reçu 7,210,796 kilogr. de sucre brut et exporté notamment : 623,829 kilogr. de savon; 1,869,386 litres de vin et 294,424 kilogr. de morues sèches.

## GUYANE FRANÇAISE

### Mouvement de la navigation

#### ENTRÉE

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 1874. . . . . . . . . . . | 5 navires jaugeant | | 1,174 | tonneaux. |
| 1855. . . . . . . . . . . | 7 | id. | 1,326 | id. |
| | Diminution . . . . . . . . . . | | 152 | tonneaux. |

#### SORTIE

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 1874. . . . . . . . . . . | 13 navires jaugeant | | 3,360 | tonneaux. |
| 1855. . . . . . . . . . . | 12 | id. | 2,269 | id. |
| | Augmentation . . . . . . . . . | | 1,091 | tonneaux. |

Le mouvement commercial entre Marseille et la Guyane n'a augmenté que de quelques centaines de tonneaux depuis vingt ans.

### Principales marchandises reçues ou expédiées en 1874

#### IMPORTATIONS

| | | |
|---|---|---|
| Bois d'ébénisterie . . . . . . . . . . . . | 208,126 | kilogrammes. |
| Rocou préparé . . . . . . . . . . . . . . | 11,012 | id. |
| Sucre brut . . . . . . . . . . . . . . . | 12,514 | id. |

#### EXPORTATIONS

| | | |
|---|---|---|
| Fromages. . . . . . . . . . . . . . . . | 27,411 | kilogrammes. |
| Pain et biscuit de mer . . . . . . . . . | 10,078 | id. |
| Pommes de terre . . . . . . . . . . . . | 32,760 | id. |
| Légumes secs. . . . . . . . . . . . . . | 183,643 | id. |
| Semoules et pâtes . . . . . . . . . . . | 22,553 | id. |
| Sucre raffiné . . . . . . . . . . . . . . | 39,311 | id. |
| Café. . . . . . . . . . . . . . . . . . | 19,894 | id. |
| Huile d'olive . . . . . . . . . . . . . . | 54,774 | id. |
| Savons . . . . . . . . . . . . . . . . . | 97,955 | id. |
| Bougies. . . . . . . . . . . . . . . . . | 46,000 | id. |

| | | |
|---|---|---|
| Vins ordinaires . . . . . . . . . . . . . . | 1,391,275 | litres. |
| Liqueurs . . . . . . . . . . . . . . . . . | 84,825 | id. |

## MARTINIQUE

### Mouvement de la navigation

#### ENTRÉE

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 1874. . . . . . . . . . . . | 26 | navires jaugeant | 7,813 | tonneaux. |
| 1855. . . . . . . . . . . . | 39 | id. | 10,291 | id. |
| | Diminution . . . . . . . . . . . | | 2,478 | tonneaux. |

#### SORTIE

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 1874. . . . . . . . . . . . | 31 | navires jaugeant | 8,458 | tonneaux. |
| 1855. . . . . . . . . . . . | 27 | id. | 6,095 | id. |
| | Augmentation. . . . . . . . . | | 2,373 | tonneaux. |

L'augmentation des exportations et la diminution des importations se compensent à peu près complétement ; en sorte que, depuis vingt ans, le mouvement commercial de notre port avec la Martinique reste le même, avec cette différence, qu'en 1855, les importations excédaient les exportations, et qu'en 1874, c'est le contraire qui s'est produit.

### Principales marchandises reçues ou expédiées

#### IMPORTATIONS

| | | |
|---|---|---|
| Sucres bruts . . . . . . . . . . . . . . . | 7,970,261 | kilogrammes. |
| Rhum et tafia. . . . . . . . . . . . . . | 661,916 | litres. |

#### EXPORTATIONS

| | | |
|---|---|---|
| Légumes secs. . . . . . . . . . . . . . | 246,447 | kilogrammes. |
| Semoules et pâtes . . . . . . . . . . . | 91,997 | id. |
| Sucres raffinés . . . . . . . . . . . . | 96,014 | kilogrammes. |
| Huile d'olive . . . . . . . . . . . . . . | 910,771 | id. |
| Vins ordinaires . . . . . . . . . . . . . | 2,154,622 | litres. |

## GUADELOUPE

### Mouvement de la navigation

ENTRÉE

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 1874. . . . . . . . . . . | 22 | navires jaugeant | 5,678 | tonneaux. |
| 1855. . . . . . . . . . . | 28 | id. | 6,764 | id. |
| | | Diminution . . . . . . . . . . | 1,086 | tonneaux. |

SORTIE

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 1874. . . . . . . . . . . | 19 | navires jaugeant | 5,614 | tonneaux. |
| 1855. . . . . . . . . . . | 25 | id. | 6,383 | id. |
| | | Diminution . . . . . . . . . . | 769 | tonneaux. |

En résumé, nos relations commerciales avec la Guadeloupe ont diminué de 1,855 tonneaux.

### Principales marchandises reçues ou expédiées

IMPORTATIONS

| | | |
|---|---|---|
| Sucres bruts. . . . . . . . . . . . . . | 8,064,779 | kilogrammes. |
| Bois de teinture. . . . . . . . . . . . | 46,517 | id. |
| Ferrailles. . . . . . . . . . . . . . . . | 54,805 | id. |

EXPORTATIONS

| | | |
|---|---|---|
| Engrais . . . . . . . . . . . . . . . . . | 1,186,500 | kilogrammes. |
| Huiles d'olive. . . . . . . . . . . . . . | 586,658 | id. |
| Savon . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 155,037 | id. |
| Vins ordinaires. . . . . . . . . . . . . | 1,533,905 | litres. |

## ALGÉRIE

### Mouvement de la Navigation

ENTRÉE

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 1874. . . . . . . . . . . | 869 | navires jaugeant | 462,972 | tonneaux. |
| 1855. . . . . . . . . . . | 742 | id. | 113,734 | id. |
| | | Augmentation. . . . . . . . . | 349,238 | tonneaux. |

SORTIE

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 1874. . . . . . . . . . . | 1,009 | navires jaugeant | 488,290 | tonneaux. |
| 1855. . . . . . . . . . . | 610 | id. | 108,944 | id. |
| | | Augmentation. . . . . . . . . | 379,346 | tonneaux. |

Il résulte de ces tableaux comparatifs que les relations commerciales du port de Marseille avec ceux de l'Algérie ont augmenté dans les proportions suivantes :

| | |
|---|---|
| Importations . . . . . . . . . . . . | 308 0/0. |
| Exportations . . . . . . . . . . . . | 258 0/0. |

Il y a lieu de remarquer, en outre, au point de vue du développement de notre colonie, que ses exportations tendent à s'équilibrer avec ses importations. Ainsi, le poids des marchandises expédiées de l'Algérie pour Marseille ne diffère que de 25,318 tonneaux, soit 5 0/0 du poids des marchandises reçues de Marseille. Or, nous avons vu que ses exportations ont augmenté dans une proportion de 308 0/0, tandis que ses importations n'augmentaient que de 258 0/0, ce qui fait espérer que, dans un avenir prochain, l'Algérie produira suffisamment pour expédier autant de marchandises qu'elle en recevra.

Les tableaux ci-joints font connaître le détail des marchandises reçues ou expédiées en 1855 et en 1874. Ces tableaux permettent de constater les augmentations ou les diminutions survenues depuis vingt ans, dans l'importation ou l'exportation de chacune des marchandises.

Voici les articles qui ont donné lieu aux affaires les plus importantes :

IMPORTATIONS

| | 1855 | | 1874 | |
|---|---|---|---|---|
| Bœufs et moutons . . . . . . . | 17,911 | têtes. | 296,775 | têtes. |
| Peaux de mouton. . . . . . . . | 8,400 | kil. | 219,654 | kil. |
| Autres peaux. . . . . . . . . . | 64,709 | id. | 761,274 | id. |
| Poissons salés . . . . . . . . . | » | id. | 656,729 | id. |
| Corail. . . . . . . . . . . . . . | 5,157 | id. | 13,579 | id. |
| Os et sabots de bétail. . . . . . | 44,927 | id. | 1,808,970 | id. |
| Pommes de terre. . . . . . . . | 617 | id. | 1,380,610 | id. |
| Oranges et citrons . . . . . . . | 199,702 | id. | 1,670,177 | id. |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Figues sèches. . . . . . . . . . | » | kil. | 1,347,988 | kil. |
| Graines oléagineuses . . . . . . | » | id. | 2,446,724 | id. |
| Liége rapé. . . . . . . . . . . | 68,797 | id. | 1,303,714 | id. |
| Coton en laine . . . . . . . . . | 13,472 | id. | 132,370 | id. |
| Légumes verts. . . . . . . . . | 34,094 | id. | 1,575,044 | id. |
| Liége ouvré . . . . . . . . . . | 447 | id. | 224,805 | id. |
| Blé . . . . . . . . . . . . . . . | 58,726 | q. m. | 636,778 | q. m. |
| Fourrages, foin et paille . . . . | 5,700 | id. | 50,944 | id. |
| Minerai de fer . . . . . . . . . | 3,455 | id. | 2,525,956 | id. |
| Minerai de plomb. . . . . . . . | 27,256 | id. | 34,823 | id. |
| Laines en masse . . . . . . . . | 2,446,795 | fr. | 3,290,627 | fr. |

EXPORTATIONS

| | 1855 | | 1874 | |
|---|---|---|---|---|
| Viande salée . . . . . . . . . . | 151,318 | kil. | 445,957 | kil. |
| Fromages . . . . . . . . . . . | 503,585 | id. | 1,105,091 | id. |
| Beurre frais. . . . . . . . . . . | 120,433 | id. | 293,669 | id. |
| Engrais. . . . . . . . . . . . . | 224 | id. | 319,555 | id. |
| Morues sèches . . . . . . . . . | » | id. | 388,832 | id. |
| Riz en grains. . . . . . . . . . | 394,741 | id. | 1,353,683 | id. |
| Pommes de terre. . . . . . . . | 551,702 | id. | 6,094,760 | id. |
| Légumes secs . . . . . . . . . | 244,073 | id. | 907,295 | id. |
| Marrons et chataignes . . . . . | 45,895 | id. | 174,026 | id. |
| Fruits de table . . . . . . . . . | 30,231 | id. | 216,403 | id. |
| Sucre raffiné. . . . . . . . . . | 5,134,603 | id. | 7,109,662 | id. |
| Café . . . . . . . . . . . . . . | 8,395 | id. | 2,278,873 | id. |
| Poivre . . . . . . . . . . . . . | 18,157 | id. | 159,545 | id. |
| Tabac en feuilles. . . . . . . . | 18,089 | id. | 1,425,705 | id. |
| Huiles oléagineuses. . . . . . . | » | id. | 1,368,000 | id. |
| Écorces à tan. . . . . . . . . . | » | id. | 298,638 | id. |
| Acides sulfuriques . . . . . . . | 65,152 | id. | 215,733 | id. |
| Bougies. . . . . . . . . . . . . | » | id. | 1,460,739 | id. |
| Savons . . . . . . . . . . . . . | 1,665,327 | id. | 2,240,138 | id. |
| Bois feuillard. . . . . . . . . . | » | » | 1,708,883 | pièces. |
| Houilles crues . . . . . . . . . | 120 | q. m. | 137,682 | q. m. |
| Vins et liqueurs . . . . . . . . | 674,000 | litres | 1,036,000 | litres. |
| Eau de vie . . . . . . . . . . . | 748,434 | id. | 969,159 | id. |

## ALGÉRIE

| ANNÉES | ENTRÉE | | | | | | SORTIE | | | | | | ENTRÉE et SORTIE | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | NAVIRES A VOILES | | NAVIRES A VAPEUR | | NAVIRES A VOILES ET A VAPEUR | | NAVIRES A VOILES | | NAVIRES A VAPEUR | | NAVIRES A VOILES ET A VAPEUR | | NAVIRES A VOILES ET A VAPEUR | |
| | Nombre | Tonnage | Nombre | Tonnage | Nombre | Tonnage | Nombre | Tonnage | Nombre | Tonnage | Nombre | Tonnage | Nombre | Tonnage |
| 1874 | 63 | 10.910 | 806 | 452.062 | 869 | 462.972 | 194 | 38.241 | 815 | 450.049 | 1.009 | 488.290 | 1.878 | 951.262 |
| 1855 | 545 | 47.150 | 197 | 66.584 | 742 | 113.734 | 411 | 41.960 | 199 | 66.984 | 610 | 108.944 | 1.352 | 222.678 |
| Différence en faveur de : | | | | | | | | | | | | | | |
| 1874 | » | » | 609 | 385.478 | 127 | 349.238 | » | » | 616 | 383.065 | 399 | 379.346 | 526 | 728.584 |
| 1855 | 482 | 36.240 | » | » | » | » | 217 | 3.719 | » | » | » | » | » | » |

## SÉNÉGAL (Saint-Louis et Gorée)

**Mouvement de la navigation**

ENTRÉE

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1874. . . . . . . . . . . | 60 navires jaugeant | 18,249 | tonneaux. |
| 1855. . . . . . . . . . . | 44 id. | 8,662 | id. |
| | Augmentation . . . . . . . . | 9,587 | tonneaux. |

SORTIE

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1874. . . . . . . . . . . | 72 navires jaugeant | 22,367 | tonneaux. |
| 1855. . . . . . . . . . . | 57 id. | 11,726 | id. |
| | Augmentation . . . . . . . . | 10,641 | tonneaux. |

Le mouvement de la navigation entre les ports du Sénégal et Marseille a doublé en vingt ans.

IMPORTATIONS

Arachides et autres graines oléagineuses. 10,615,000 kilogrammes.

EXPORTATIONS

| | | |
|---|---|---|
| Pommes de terre . . . . . . . . . . . . | 180,653 | kilogrammes. |
| Légumes secs. . . . . . . . . . . . . . | 198,698 | id. |
| Tourteaux. . . . . . . . . . . . . . . . | 100,000 | id. |
| Savons . . . . . . . . . . . . . . . . . | 103,969 | id. |
| Vins ordinaires . . . . . . . . . . . . . | 322,103 | litres. |

## INDES FRANÇAISES

**Mouvement de la navigation**

ENTRÉE

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1874. . . . . . . . . . . | 3 navires jaugeant | 1,137 | tonneaux. |
| 1855. . . . . . . . . . . | 2 id. | 602 | id. |
| | Augmentation . . . . . . . . | 535 | tonneaux. |

SORTIE

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 1874. . . . . . . . . . . | 1 navire | jaugeant | 335 | tonneaux. |
| 1855. . . . . . . . . . . | 4 | id. | 1,188 | id. |
| Diminution . . . . . . . . . . | | | 853 | tonneaux. |

**Principales Marchandises reçues ou expédiées**

IMPORTATIONS

| | | |
|---|---|---|
| Arachides. . . . . . . . . . . . . . . . . | 958,210 | kilogrammes. |
| Graines de sésame . . . . . . . . . . . | 687,000 | id. |
| Café. . . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 25,228 | id. |
| Huiles d'arachide. . . . . . . . . . . . | 46,295 | id. |
| Huiles de coco . . . . . . . . . . . . . | 30,210 | id. |
| Coton en laine. . . . . . . . . . . . . . | 46,115 | id. |
| Indigo . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 42,911 | id. |
| Tissus de coton. . . . . . . . . . . . . | 8.000 | id. |

EXPORTATIONS

| | | |
|---|---|---|
| Viandes salées de porc . . . . . . . . . | 8,830 | kilogrammes. |
| Engrais. . . . . . . . . . . . . . . . . . | 4,000 | id. |
| Pain et biscuit de mer . . . . . . . . . | 10,877 | id. |
| Légumes secs . . . . . . . . . . . . . | 5,078 | id. |
| Marbres . . . . . . . . . . . . . . . . . | 32,024 | id. |
| Vins ordinaires . . . . . . . . . . . . | 129,498 | litres. |
| Liqueurs . . . . . . . . . . . . . . . . . | 12,399 | id. |

## SUISSE

Le commerce de Marseille avec la Suisse n'est pas sans importance. Le tableau ci-joint donne le détail des principales marchandises échangées en 1874. Nous citerons :

IMPORTATIONS

| | | |
|---|---|---|
| Fromage. . . . . . . . . . . . . . . . . | 1,109,772 | kilogrammes. |
| Tabacs et cigares . . . . . . . . . . . | 159,000 | id. |
| Poterie. . . . . . . . . . . . . . . . . . | 99,679 | id. |

EXPORTATIONS

| | | |
|---|---|---|
| Blé | 163,871 | quint. mét. |
| Semoules | 1,436,245 | kilogrammes. |
| Café | 778,024 | id. |
| Huiles d'olive | 602,763 | id. |
| Huiles de graines | 360,115 | id. |

## TRANSIT

Le Transit est la faculté de transporter les marchandises de l'étranger à l'étranger en passant sur le territoire français.

On peut diviser cette opération en deux catégories : le transit direct et le transit indirect. Le premier a lieu lorsque la marchandise qui arrive de l'étranger est immédiatement réexportée, sans s'arrêter à l'entrepôt ; le second se produit lorsque la marchandise provenant de l'étranger a été placée à l'entrepôt et n'est expédiée qu'après un certain laps de temps.

Depuis une vingtaine d'années, les règlements de Douane ont subi diverses modifications, toutes favorables au commerce. Les restrictions originairement établies, ont été, en grande partie, rapportées ; il n'existe plus aujourd'hui de prohibitions que celles dont le maintien se justifie par des motifs d'ordre public ou par des nécessités de service.

C'est ainsi que des facilités exceptionnelles ont été accordées aux Compagnies de chemins de fer, pour les transports internationaux. Les marchandises placées dans les wagons spéciaux, fermés au moyen du plomb de la Douane, peuvent, par les voies ferrées qui relient la France et l'étranger, ou qui, d'un port de mer ou de la frontière, conduisent à un bureau de Douane, et réciproquement, être transportées sans visite jusqu'à certaines stations de Douane, soit de l'intérieur, où sont appliqués les règlements généraux sur la mise en consommation, l'entrepôt, le transit ; soit du littoral ou de la frontière, pour être réexportées sans visite, à moins qu'elles ne soient alors soumises à l'entrepôt ou à la consommation.

On trouve dans chaque Douane, le tableau fréquemment modifié des bureaux ouverts par la loi aux opérations de transit, et la nomenclature des produits dont le transit ordinaire demeure soumis à certaines restrictions.

Nous donnons dans l'État n° 1, ci-joint, la liste des bureaux de Douane, par lesquels sont entrées les marchandises étrangères qui ont transité en France, pour sortir par le port de Marseille, pendant les années 1855 et 1874.

Il résulte des indications contenues dans cet Etat comparatif, que le poids des marchandises sorties en transit du port de Marseille, s'est élevé en vingt ans, de 17,799 à 112,602 quintaux métriques ; soit pour 1874, une augmentation de 553 0/0 sur l'année 1855.

Le *Résumé du transit*, que nous joignons également à cette monographie (Etat nº 2), fait connaître les divers pays de provenance, et le poids des marchandises expédiées par chacun d'eux. En 1855, la Belgique figurait en première ligne dans le chiffre du transit, puis venaient la Suisse et l'Association Allemande; en 1874, la Suisse est au premier rang, l'Allemagne et la Belgique ne viennent qu'après.

L'augmentation a été (de 1855 à 1874) de 5 à 59,000 quintaux métriques pour la Suisse de 4 à 31,000 quintaux métriques pour l'Allemagne, et de 6 à 15,000 quintaux métriques pour la Belgique.

Indépendamment de ce *Transit direct*, le port de Marseille a reçu et expédié en transit, par la gare maritime, une quantité considérable de marchandises dans les conditions suivantes :

321,602 quintaux métriques de marchandises étrangères sont arrivées à Marseille en transit (Etat nº 3), mais au lieu de sortir immédiatemant, une partie a été reçue à l'entrepôt, une autre partie a été livrée à la consommation et le surplus seulement a été réexporté par la voie de mer; c'est cette partie qui figure dans l'Etat nº 1 (112,602 quintaux métriques).

D'autre part, 1,109,000 quintaux métriques de marchandises étrangères (dont 799,986 quintaux métriques de blé), sont sortis de la gare en transit pour les frontières de l'Est, du Nord, de l'Ouest ou pour Paris et autres douanes intérieures. Ces marchandises provenaient de l'entrepôt réel, des entrepôts fictifs ou des admissions temporaires.

## ÉTAT N° 1.

## TRANSIT DE MARSEILLE

### MARCHANDISES SORTIES DE MARSEILLE APRÈS AVOIR TRANSITÉ EN FRANCE

| 1855 | | 1874 | |
|---|---|---|---|
| BUREAUX DE DOUANE PAR LESQUELS LES MARCHANDISES SONT ENTRÉES EN FRANCE | QUANTITÉS EXPÉDIÉES | BUREAUX DE DOUANE PAR LESQUELS LES MARCHANDISES SONT ENTRÉES EN FRANCE | QUANTITÉS EXPÉDIÉES |
| | kilogr. | | kilogr. |
| Strasbourg | 275.578 | Dunkerque | 20.780 |
| Forbach | 8.914 | Lille | 104.170 |
| Sierk | 5.911 | Valenciennes | 114.045 |
| Lille | 170.678 | Jeumont | 462.338 |
| Valenciennes | 120.855 | Feigniez | 23.814 |
| Paris | 527.025 | Baisieux | 1.322 |
| Dunkerque | 10 | Tourcoing | 410.052 |
| Calais | 85.575 | Vireux | 8.318 |
| Boulogne | 21.816 | Givet | 524.437 |
| Le Havre | 52.971 | Pont-a-Mousson | 3.770 |
| Nantes | 1.725 | Anor | 298 |
| Rouen | 3.474 | Saint-Dié | 6.558 |
| Bordeaux | 3.451 | Batilly | 380 |
| Bayonne | 15.012 | Pagny | 33.749 |
| Ferrières | 90.808 | Belfort | 2.852.169 |
| Jouques | 7.858 | Embermenil | 192.842 |
| Villers | 3.634 | Pontarlier | 142.158 |
| Saint-Louis | 267 295 | Villers | 10.536 |
| Les Rousses | 46.416 | Verrieux | 1.103 |
| Bellegarde | 97.330 | Les Fourgs | 1.430 |
| Delle | 2 | Bellegarde | 5.727.104 |
| Behodie | 1.477 | Modane | 28.957 |
| Le Perthus | 6.860 | Vintimille | 60.443 |
| Pont de Beauvoisin | 12.489 | Marseille | 969 |
| Chapareillan | 340 | Cette | 250 |
| Seyssel | 1.719 | Port-Vendres | 87 |
| Saint-Laurent-du-Var | 238 | Le Perthus | 687 |
| Toulon | 307 | Fos | 11.004 |
| Cette | 49 | Urdos | 54 |
| Marseille | 128 | Behodie | 394 |
| | | Bordeaux | 171.800 |
| | | Nantes | 1.879 |
| | | Saint-Nazaire | 2.517 |
| | | Rouen | 18.701 |
| | | Le Havre | 10.545 |
| | | Dieppe | 14.621 |
| | | Boulogne | 250.243 |
| | | Calais | 3.295 |
| | | Blancmisseron | 42.435 |
| Total | k. 1.779.955<br>q. m. 17.799 | Total | k. 11.260.254<br>q. m. 112.602 |

## ÉTAT N° 2.

# RÉSUMÉ DU TRANSIT DE MARSEILLE

MARCHANDISES SORTIES DE MARSEILLE APRÈS AVOIR TRANSITÉ EN FRANCE

| 1855 | | 1874 | |
|---|---|---|---|
| PAYS DE PROVENANCE | QUANTITÉS | PAYS DE PROVENANCE | QUANTITÉS |
| | kilogr. | | kilogr. |
| Association allemande | 409.807 | Allemagne | 3.188.011 |
| Pays-Bas | 3.419 | Pays-Bas | 71.395 |
| Belgique | 699.585 | Belgique | 1.539.348 |
| Angleterre | 99.236 | Angleterre | 387.378 |
| Villes anséatiques | 218 | Autriche | 2.474 |
| Espagne | 23.380 | Espagne | 12.664 |
| Italie | 15.215 | Italie | 86.652 |
| Suisse | 525.012 | Suisse | 5.966.120 |
| Chine | 116 | Chine | 20 |
| Turquie | 126 | Japon | 949 |
| Etats-Unis | 1.245 | Etats-Unis | 638 |
| Mexique | 21 | Mexique | 199 |
| | » | Nouvelle-Grenade | 764 |
| Indes anglaises | 1.753 | Possessions espagnoles en Amérique | 3.291 |
| Haïti | 1.679 | Chili | 74 |
| Brésil | 142 | Brésil | 277 |
| Total | k. 1.779.955<br>q. m. 17.799 | Total | k. 11.260.234<br>q. m. 112.602 |
| Admissions temporaires | k. 3.147.987<br>q. m. 31.479 | | |

## ÉTAT N° 3.

## TRANSIT INTERNATIONAL DE 1874

### GARE MARITIME DE MARSEILLE

**Entrée** (1)

| PROVENANCES | | BLÉS | AUTRES MARCHANDISES | TOTAUX |
|---|---|---|---|---|
| | | kilogr. | kilogr. | kilogr. |
| Étranger par | Les frontières de l'Est | » | 10.399.320 | 10.399.320 |
| | Les frontières du Nord | » | 12.264.015 | 12.264.015 |
| | Les ports de l'Océan | » | 7.409.437 | 7.409.437 |
| Paris et autres Douanes intérieures | | » | 2.087.446 | 2.087.446 |
| Totaux | | » | k. 32.160.218 | k. 32.160.218<br>q. m. 321.602 |

**Sortie** (2)

| DESTINATIONS | | BLÉS | AUTRES MARCHANDISES | TOTAUX |
|---|---|---|---|---|
| | | kilogr. | kilogr. | kilogr. |
| Étranger par | Les frontières de l'Est | 79.998.634 | 20.225.879 | 100.224.013 |
| | Les frontières du Nord | » | 579.486 | 579.486 |
| | Les ports de l'Océan | » | 3.037.560 | 3.037.560 |
| Paris et autres Douanes intérieures | | » | 7.076.774 | 7.076.774 |
| Totaux | | k. 79.998.634 | k. 30.919.199 | k. 110.917.833<br>q.m. 1.109.178 |

(1) Ces marchandises, venant des pays étrangers en transit, ont été reçues à la gare maritime, mais elles n'ont pas été toutes réexportées; les unes sont allées à l'entrepôt, d'autres ont été livrées à la consommation et le surplus seulement a été réexporté par la voie de mer.

(2) Les marchandises sorties de la gare maritime et destinées à l'étranger, ne proviennent pas exclusivement du transit direct, elles proviennent : 1° de l'entrepôt réel et de l'entrepôt fictif; 2° des admissions temporaires; 3° du commerce spécial, et enfin du transit direct.

## ENTREPOTS

Les marchandises portées au tarif peuvent être introduites en France sans acquitter immédiatement les droits : l'intérêt du commerce a dû faire admettre cette règle dans la législation douanière. En effet, il peut arriver qu'un négociant fasse venir de l'étranger certains produits qu'il ne vendra peut-être que six mois après, qu'il ne vendra peut-être pas du tout et qu'il sera obligé de diriger vers un autre pays : il serait injuste de lui faire payer des droits six mois d'avance, de lui faire perdre l'intérêt de son argent, et même le capital, s'il est réduit à réexporter. Il peut arriver aussi qu'un négociant français aille chercher des marchandises lointaines et ne les dépose en France qu'avec l'intention de les porter sur un marché étranger : lui faire payer des droits, ce serait empêcher ce genre de commerce, profitable à la fois à la richesse publique et au développement de la marine.

On a imaginé, pour prévenir ces inconvénients, de créer des entrepôts, c'est-à-dire des dépôts ou les marchandises pourraient séjourner sans acquitter de droits, jusqu'à ce qu'elles aient reçu leur destination définitive.

Les entrepôts existaient sous l'ancienne monarchie ; des villes entières, telle que Marseille, avaient ce privilége et portaient le nom de ports francs. Aujourd'hui la loi reconnaît deux espèces d'entrepôts, les entrepôts réels et les entrepôts fictifs.

Les *Entrepôts réels* consistent en magasins spéciaux, formant un seul corps de bâtiment, fourni par la ville qui désire avoir un entrepôt. Les marchandises n'y sont reçues que sur déclaration détaillée de l'expéditeur ; elles sont visitées et inscrites sur le registre de l'entrepôt. Elles peuvent séjourner pendant trois ans dans les magasins principaux, un an dans les magasins de l'entrepôt provisoire ; si, à l'expiration de ces délais, elles ne sont pas réexportées ou n'ont pas acquitté les droits, l'État les fait vendre et remet l'argent à la caisse des Dépôts et Consignations, où il peut être encore réclamé pendant un an avant de devenir la propriété du trésor. Tous les ans ont fait dans l'entrepôt le recensement général des marehandises, et les entrepositaires doivent à la douane les droits de toutes les marchandises qui manquent et pour lesquelles ils ne peuvent pas fournir la preuve d'une réexportation ou d'un acquittement des droits. Les marchandises qui sortent pour la consommation intérieure, payent le droit porté au tarif à l'époque de leur sortie de l'entrepôt et non à l'époque de leur entrée : elles payent de plus un léger droit de garde à l'entrepôt.

L'*Entrepôt fictif* a lieu dans des magasins particuliers. Dans l'entrepôt réel, la douane est garantie du paiement des droits par le lieu même du dépôt ; car l'entrepôt est un magasin public dont elle a la clef et autour duquel veillent ses agents ; dans

l'entrepôt fictif, elle est garantie par le cautionnement qu'elle exige de l'entrepositaire, et par le droit qu'elle se réserve de pénétrer, quand elle juge à propos de le faire, dans les magasins et d'exiger la représentation des marchandises reçues en entrepôt : la durée de l'entrepôt fictif n'est que d'un an.

Nous avons consacré une notice spéciale à la fondation et au fonctionnement des Docks de Marseille, dans lesquels l'Administration des Douanes a concentré à peu près tout l'entrepôt réel ; nous ne donnerons ici qu'un résumé du mouvement des entrepôts de 1855 à 1874.

Il résulte du tableau comparatif ci-joint, qu'après avoir subi d'assez importantes variations, les quantités de marchandises entreposées, sont revenues en 1874, ce qu'elles étaient en 1855 :

1855. . . . 5,247,055 quintaux représentant une valeur totale de 274 millions.
1874. . . . 5,345,251 id. id. de 169 id.

Soit une différence de 98,196 quintaux métriques en plus et de 5 millions de francs en moins.

Les mêmes fluctuations se remarquent dans le mouvement général des entrepôts de toute la France, ainsi que cela résulte du tableau comparatif des années 1855 à 1874, qui est placé en regard du mouvement des entrepôts de Marseille.

## MARCHANDISES EN ENTREPOT

(MOUVEMENT D'ENTRÉE)

| ANNÉES | MOUVEMENT GÉNÉRAL | | MOUVEMENT DE MARSEILLE | |
|---|---|---|---|---|
| | QUANTITÉS exprimées en quint. mét. | VALEUR exprimée en millions | QUANTITÉS exprimées en quint. mét. | VALEUR exprimée en millions |
| 1855 | 13.830.151 | 711 . 2 | 5.247.055 | 274 . » |
| 1856 | 19.194.537 | 898 . 6 | 8.444.618 | 365 . 5 |
| 1857 | 18.527.542 | 869 . 7 | 8.373.800 | 372 . 5 |
| 1858 | 16.274.389 | 820 . » | 7.080.773 | 331 . 3 |
| 1859 | 14.886.270 | 744 . 9 | 5.066.992 | 279 . 2 |
| 1860 | 14.673.575 | 754 . 2 | 4.617.242 | 279 . 4 |
| 1861 | 15.720.614 | 610 . 7 | 5.193.649 | 262 . 2 |
| 1862 | 15.234.620 | 555 . 4 | 5.838.052 | 255 . 8 |
| 1863 | 12.008.790 | 598 . 9 | 4.393.312 | 181 . 6 |
| 1864 | 10.483.539 | 508 . » | 2.327.729 | 168 . 5 |
| 1865 | 10.030.008 | 445 . 2 | 2.318.264 | 148 . 9 |
| 1866 | 10.419.458 | 427 . 2 | 1.855.250 | 118 . 9 |
| 1867 | 11.511.585 | 461 . 6 | 2.725.560 | 160 . 3 |
| 1868 | 12.994.033 | 500 . 5 | 4.193.301 | 184 . 2 |
| 1869 | 11.681.700 | 440 . 8 | 2.926.508 | 157 . 2 |
| 1870 | 13.949.718 | 427 . 8 | 4.384.491 | 170 . 5 |
| 1871 | 14.047.501 | 507 . 6 | 6.139.746 | 287 . 3 |
| 1872 | 11.208.162 | 398 . 8 | 3.007.751 | 153 . 2 |
| 1873 | 13.009.837 | 608 . 6 | 4.479.398 | 234 . 8 |
| 1874 | 13.926.078 | 573 . » | 5.345.251 | 269 . 9 |

## DOCKS ET ENTREPOTS DE MARSEILLE

Il y a vingt ans à peine, Marseille était, au point de vue des entrepôts, le port le plus arriéré de l'Europe. « Les procédés d'embarquement et de débarquement de la marchandise, écrivait M. Ed. Salvador, en 1857, y sont encore à l'état rudimentaire. Les frais de manutention y sont énormes et plus chers que partout ailleurs, l'encombrement des navires, à certaines époques de l'année, impossible à éviter; les avaries incessantes, les procès continus, les lenteurs sans bornes. Ce n'est pas tout; on a évalué le gaspillage de denrées qui se pratique chaque année sur ses quais, à une somme qui n'est pas moindre de deux millions. » (1)

Ces lignes furent publiées au moment où la concession du Dock de Marseille venait d'être faite par l'Etat et son exécution confiée à l'un de nos ingénieurs les plus éminents, M. Paulin Talabot.

Depuis longtemps déjà les Anglais avaient fait l'application et l'expérience du système que nous allions leur emprunter, en l'adaptant à la nature des opérations de transit, qui forment la presque totalité du mouvement maritime de notre port.

Les docks et entrepôts ont une organisation telle, que les négociants, déchargés du souci de toutes les questions de détails, n'ont à se préoccuper que des événements commerciaux et politiques qui peuvent avoir une influence sur les cours d'achats et de ventes. Débarquement, embarquement, magasinage, échantillonnage, service des warants, publicité pour les ventes, tout est aux soins et à la charge des docks et entrepôts, responsables en même temps des pertes et des avaries.

Les avantages d'une pareille institution sont faciles à saisir; et les représentants de notre commerce ne cessaient d'en demander l'application au port de Marseille. Le règlement d'un litige existant entre l'Etat et la Ville, au sujet de la propriété des terrains de l'ancien Lazaret, permit enfin de réaliser ce vœu et de constituer un vaste dock sur le modèle de ceux de Londres et de Liverpool.

Un décret du 19 janvier 1852 posa les bases premières de la transaction à intervenir, et un arrêté préfectoral institua en même temps une commission consultative, pour étudier un système général d'emploi des terrains du Lazaret et des terrains conquis

(1) Les Docks anglais et le Dock Talabot à Marseille, par M. Edouard Salvador. Paris Amyot, libraire, 1857.

ou à conquérir sur la mer dans les anses de la Joliette et d'Arenc, au point de vue des divers besoins du chemin de fer, à son point de raccordement avec la mer, des docks à créer sur le même point et des édifices publics ainsi que des nouveaux quartiers dont l'emplacement devait être déterminé sur toute la superficie des terrains disponibles.

M. Eugène Estrangin, rapporteur de la sous-commission chargée de présenter un projet de Docks, résuma ainsi les considérations qui commandaient la prompte création de cet établissement :

« Marseille, disait-il, est le port le plus important du commerce d'Europe, sur la Méditerranée; mais la suprématie pour l'approvisionnement par mer des autres nations riveraines lui est disputée par les ports de Gênes, Livourne et Trieste. Marseille approvisionne la France et les nations limitrophes en Europe par la voie de terre, et de ce côté, elle est en concurrence avec Gênes, pour l'approvisionnement du Piémont et du midi de la Suisse par Turin et Genève; avec Trieste pour l'approvisionnement du Nord de la Suisse et du midi de l'Allemagne par Zurich et Bâle; et avec Anvers pour l'approvisionnement de l'Allemagne centrale, par toutes les voies qui nous rapprochent avec plus d'économie et de promptitude du cours du Rhin. C'est pour se procurer la plus grande somme d'avantages dans ce commerce avec leurs voisins, que toutes les nations s'efforcent de diminuer leurs frais de navigation, lorsqu'elles sont riveraines d'une grande mer, et d'abréger le temps et les dépenses de transport pour leur communication par terre avec les pays limitrophes; mais s'il est important de diminuer les frais de parcours, serait-il moins important de diminuer, au centre d'où la marchandise rayonne, les frais dont elle surchargée?

« Les frais de magasinage et de manutention que paie la marchandise arrivant à Marseille, peuvent être considérablement diminués dans l'intérêt du commerce général de la France; c'est une vérité qui est dans tous les esprits.

« A côté de ces avantages matériels viennent se placer, pour le commerce, ceux qu'il recueillera des moyens de crédit sur marchandises que fournira l'usage des Warrants, et pour l'Administration des Douanes, les garanties et l'économie de personnel que lui offrira l'établissement d'un entrepôt bien organisé. »

Les conclusions du rapport de M. Estrangin furent immédiatement adoptées par la sous-commission et la commission générale, mais d'autres études retardèrent la solution de cette importante affaire, qui ne fut soumise au Conseil municipal que le 16 janvier 1854.

Par un acte passé avec l'État le 25 du même mois, la Ville de Marseille fut

autorisée à établir des docks et à en céder la jouissance aux conditions qu'elle jugerait convenables.

Le 23 mai 1854, intervint entre la Ville et M. Talabot, directeur de la Compagnie du chemin de fer de Lyon à la Méditerranée, un traité en vertu duquel l'exécution et l'exploitation du dock projeté étaient cédées à cette compagnie. La période de jouissance était de 70 ans; la Ville ne stipulait aucune redevance annuelle pour prix de la cession, et à l'expiration de ce terme le dock et ses dépendances devaient lui appartenir, à la charge par elle d'en rembourser la valeur sur estimation de l'époque à dire d'experts.

Mais les plans primitifs du port d'Arenc ayant été modifiés et l'emplacement du dock changé, avec des combinaisons nouvelles qui élevaient à 15 millions les dépenses à la charge de la compagnie concessionnaire, les conventions passées entre la Ville et M. Talabot furent révisées.

Le 12 avril 1855 intervint un traité modificatif, obligeant, entr'autres conditions, la compagnie à conquérir sur la mer une certaine étendue de terrain et reculait à 80 ans la durée de la jouissance. La Ville stipulait en même temps, qu'à l'expiration de ce terme, elle prendrait possession du dock, de ses dépendances, de son matériel et des terrains, le tout sans indemnité.

Enfin, le 14 octobre 1856, le Conseil municipal accepta le cahier des charges qui lui étaient imposées, en sa qualité de concessionnaire du dock entrepôt, et consentit le même jour la cession de cet établissement à une compagnie représentée par M. P. Talabot.

Nous croyons intéressant de consigner ici l'acte qui intervint à cette occasion :

« Par le présent fait double :

« Entre M. Jean-François Honnorat, maire de la ville de Marseille, agissant en cette qualité au nom et pour compte de la ville, d'une part;

« Et M. Paulin Talabot, directeur du chemin de fer de Lyon à la Méditerranée, domicilié et demeurant à Paris, se trouvant casuellement à Marseille, stipulant pour compte de la compagnie dont il a réuni les éléments et qu'il se réserve expressément de se substituer pour l'exécution des présents accords, d'autre part;

« Modifiant les traités intervenus entre eux le 18 avril 1855 et le 22 novembre suivant.

« Il a été convenu ce qui suit :

« Article 1er. — M. Honnorat, en sa qualité, cède et transporte à M. Talabot, agissant aux qualités ci-dessus, la concession qui a été faite par l'État à la ville de Marseille, en vertu de la loi du 10 juin 1854, pour l'établissement d'un Dock-Entrepôt à la Joliette.

« Art. 2. — La rétrocession de cette concession est faite aux clauses et conditions du cahier des charges, approuvé par le Conseil d'État, dans sa séance du 20 août 1856, et sous la réserve réciproque des parties contractantes, en ce qui concerne les droits de la ville de Marseille, sur le pesage, jaugeage et mesurage.

« Art. 3. — Pour prix de la rétrocession qui lui est faite, la compagnie représentée par M. Paulin Talabot, paiera à la ville de Marseille, pendant 99 ans, une redevance annuelle de 50,000 fr. pendant les trente premières années, à partir de la mise en exploitation restreinte du Dock, telle qu'elle est déterminée par l'art. 13 du cahier des charges, et de 100,000 fr., aussi par an, pendant le reste de la concession; toutefois le paiement de cette redevance sera suspendu en cas de blocus maritime et pendant la durée du blocus.

« Le montant de ces annuités sera payé à la Ville par la Compagnie représentée par M. Talabot, alors même que l'État userait de la faculté de rachat de la concession qui lui est réservée par l'art. 24 du cahier des charges, et, dans ce cas la Compagnie devrait donner à la Ville, à titre de garantie, une délégation régulière sur les annuités qu'elle aurait à recevoir de l'État. Toutefois, elle aurait la faculté de racheter le nombre d'annuités restant à courir au profit de la Ville, moyennant le paiement immédiat d'une somme représentant à 5 0/0 par an la valeur de ces annuités.

« La Ville s'engage à faire les remblais intérieurs des parcelles destinées à l'emplacement du Dock, pendant tout le temps qu'elle mettra elle-même à ouvrir les nouvelles voies publiques sur les terrains du Lazaret et d'Arenc. Passé ce délai, et faute par la Compagnie de lui avoir préparé les points où les remblais devront être effectués, la Ville ne sera plus tenue de remblayer qu'au moyen des décharges publiques ou des déblais provenant des terrains vendus.

« Art. 4. — En exécution de son traité avec l'Etat, la ville de Marseille se réserve la faculté de demander la concession d'un deuxième Dock lequel devra être établi au sud de l'ancien port.

« Toutefois, cette concession ne pourra avoir lieu qu'après un délai de six ans, à partir de l'époque fixée pour l'achèvement du Dock de la Joliette, et à la charge par

la Ville ou par son concessionnaire de se soumettre à toutes les conditions du cahier des charges appliqué au Dock de la Joliette.

« ART. 5. — Le présent traité sera soumis à la ratification du Conseil Municipal et à l'approbation de l'Autorité supérieure.

« Il ne deviendra définitif qu'après avoir reçu l'approbation du Gouvernement que la Ville s'engage à rapporter dans un délai de six mois.

« Fait à Marseille, en l'Hôtel-de-Ville, le 14 Octobre 1856.

« Paulin TALABOT. — HONNORAT. »

Ce traité de rétrocession était approuvé par le Ministre, le 5 Novembre 1856, et la construction du Dock fut immédiatement entreprise. M. Talabot, chargé de la direction supérieure des travaux, confia la construction des bâtiments à M. Desplaces, ingénieur en chef de la compagnie des chemins de fer de Paris à la Méditerrannée, et l'établissement des bassins et autres travaux hydrauliques à M. Pascal, ingénieur en chef du service maritime.

Dans les premiers jours de 1863, le dock-entrepôt, à peu près terminé, était livré à l'exploitation.

Le total général des dépenses de premier établissement s'élevait au 31 Décembre 1863, à 30,158,128 francs.

Parmi les travaux effectués, figuraient, pour une somme de 1,591,711 fr, les bassins de radoub provisoires, qui devraient être remplacés plus tard par des bassins définitifs.

Ces derniers travaux n'ont été, en effet, terminés et livrés au commerce que vers le mois de Juillet 1871.

Avant cette époque les instruments de radoub se réduisaient à un dock flottant en charpente et à deux formes sèches en maçonnerie, construites provisoirement dans le canal de communication entre le vieux port et le bassin de la Joliette. Ces moyens, tout à fait insuffisants, firent décider la construction d'appareils de radoub définitifs, dans l'anse de l'*Attaque*.

Le projet, dressé en avril 1864, comprenait un bassin central, sur lequel s'ouvraient deux formes sèches et un appareil élévatoire du système Clark, avec un autre bassin au nord pour recevoir les pontons chargés de navires par l'appareil Clark.

En 1867, il fut décidé que cet appareil serait remplacé par deux nouvelles formes en pierres. Ce changement se justifiait par le prix modéré des formes, résultant des conditions favorables dans lesquelles elles devaient s'exécuter et par la supériorité d'une forme en pierre sur un ponton flottant.

Le nombre des formes sèches a été porté ainsi à quatre, qui sont actuellement exploitées. En outre, il reste des surfaces disponibles pour en établir sept autres, au fur et à mesure que les besoins du commerce l'exigeront. On pourra donc porter à onze le nombre total des formes groupées dans l'anse de l'Attaque.

L'emplacement affecté à ces ouvrages forme un rectangle de 745 mètres de longueur sur 280 mètres de largeur, comptée à partir du Bassin National qui le borne à l'ouest. Au nord s'élèvent les hauteurs du cap Pinède. Le côté est de ce rectangle était coupé plusieurs fois par les sinuosités de l'ancien rivage qui s'y élevait jusqu'à 21 mètres au-dessus des basses-mers. Ces hauteurs s'effacent au sud, où s'étendent des terres-pleins conquis sur la mer, et qui offrent de grandes surfaces disponibles pour les constructions de toute sorte (1).

Ces travaux et l'établissement des bassins de radoub, aujourd'hui terminés, ont coûté à la Compagnie des Docks, une somme totale de 4,431,402 francs (2).

Les Docks-Entrepôts, disposés de manière à satisfaire pleinement aux exigences du trafic, occupent les deux bassins du Lazaret et d'Arenc, qui offrent une surface d'eau de 14 hectares, ainsi que les quais de la digue extérieure en face de ces bassins, le quai nord du bassin de la Joliette et le quai sud du bassin de la Gare maritime.

La Compagnie des Docks, concessionnaire des instruments de radoub, occupe en outre, à titre provisoire, toute la partie sud du môle de l'Abattoir, qu'elle a affectée au service des houilles et minerais.

Tous les quais accostables sont munis de hangars pour la vérification des marchandises, sauf dans les parties des Docks réservées au service des houilles et minerais. Les hangars d'une surface totale de 23,000 mètres carrés, sont desservis par des voies ferrées et charretières, et comportent aussi des magasins pour le service de l'entrepôt, présentant, comme surface de planchers, 49,000 mètres carrés au rez-de-chaussée, et 115,000 mètres carrés aux étages.

Le Grand-Entrepôt, vaste bâtiment à six étages, présente à lui seul :

---

(1) *Notes sur l'aménagement des ports de commerce*, par M. L. Barret, ingénieur de la Compagnie des Docks et Entrepôts de Marseille, page 290.

(2) Rapport du Conseil d'Administration de la Compagnie des Docks, du 30 avril 1875, page 28.

| | | |
|---|---|---|
| Caves | 9,489 | mètres carrés. |
| Rez-de-chaussée | 8,978 | id. |
| Planchers | 57,579 | id. |
| Cours couvertes | 1,514 | id. |
| Total | 77,560 | mètres carrés. |

Les quais utilisables, d'un développement total de 3,165 mètres, y compris les 310 mètres du Môle de l'Abattoir, comportent 40 grues hydrauliques de 1 tonne et 3 tonnes de puissance, pour les opérations d'embarquement et de débarquement.

Les terrains occupés par ces Docks, non compris le Môle de l'Abattoir et les Bassins de Radoub, ont une surface de plus de 20 hectares.

Les voies ferrées établies par la Compagnie ont un développement de 20,000 mètres et comportent 170 plaques tournantes.

Les magasins sont munis de vingt élévateurs actionnés par l'eau sous pression et d'un nombre égal de descenderies à frein.

Deux machines motrices de la force de 120 chevaux chacune logées dans un bâtiment isolé servent à produire l'eau sous pression nécessaire à l'alimentation de tous les appareils de manutention établis sur les quais et dans les magasins.

Tous ces travaux, tous ces établissements, dont la dépense totale s'élevait à 50 millions de francs, au 31 décembre 1874, sont indiqués dans le plan publié par la Compagnie des Docks à l'appui de son compte annuel de 1875.

Pendant les premières années de leur exploitation, les Docks et Entrepôts n'ont pas donné les produits sur lesquels la Compagnie croyait pouvoir compter. Le mouvement général des marchandises ne s'élevait en 1864, qu'à 616,397 tonnes, et les bénéfices réalisés n'étaient pas en rapport avec l'importance des capitaux engagés. Mais aujourd'hui, le mouvement général des marchandises a atteint le chiffre considérable de 3,114,021 tonnes, réparties ainsi qu'il suit :

| | | | |
|---|---|---|---|
| Chemin de fer (Entrées et Sorties) | | 1,105,346 | tonnes. |
| Voie de mer | id. | 1,372,823 | id. |
| Entrepôts | id. | 635,852 | id. |
| Total général | | 3,114,021 | tonnes. |

Les bénéfices obtenus pendant l'année 1874 se sont élevés à près de 3 millions de francs.

| | | |
|---|---|---|
| Recettes | 6,935,831 | francs. |
| Dépenses | 4,114,883 | id. |
| Produit net | 2,810,948 | francs. |

Nous donnons ci-après le relevé, année par année, des recettes effectuées depuis 1870.

## DOCKS ET ENTREPOTS DE MARSEILLE

### COMPARAISON DES RECETTES DES ANNÉES 1870 A 1874

| DÉSIGNATION DES RECETTES | 1870 | 1871 | 1872 | 1873 | 1874 |
|---|---|---|---|---|---|
| | fr. | fr. | fr. | fr. | fr. |
| Débarquement et embarquement des voyageurs, bagages, etc. | 63.352 | 49.969 | 29.622 | 24.780 | 27.876 |
| Débarquements, embarquements et assurances des marchandises au tarif spécial n° 4 | 703.327 | 972.126 | 779.824 | 1.146.829 | 1.217.140 |
| Débarquements, embarquements et assurances des marchandises au tarif général | 1.172.025 | 1.461.224 | 336.799 | 404.762 | 455.080 |
| Mise en magasin et sortie de magasin | » | » | 835.094 | 696.109 | 714.857 |
| Magasinage { des pétroles | 33.298 | 57.117 | 47.706 | 36.937 | 76.272 |
| Magasinage { de toutes autres marchandises | 448.415 | 708.359 | 520.427 | 621.944 | 649.678 |
| Assurances contre l'incendie. (Marchandises en magasin) | 178.909 | 184.741 | 183.375 | 220.590 | 238.039 |
| Manutention extra. (Emballage et tonnellerie) | 214.833 | 240.389 | 211.124 | 625.130 | 761.149 |
| Pilage des sucres | 171.031 | 73.143 | 123.493 | 136.924 | 145.796 |
| Houilles en transit | 291.833 | 250.496 | 362.404 | 478.490 | 480.932 |
| Minerais en transit | 251.125 | 283.978 | 676.841 | 695.126 | 786.031 |
| Matériel roulant de chemin de fer voyageant sur roues | » | » | 9.785 | 14.384 | 1.865 |
| Fontes brutes en transit | » | » | 11.820 | 17.119 | 11.506 |
| Voie ferrée | 132.593 | 171.475 | 211.690 | 405.436 | 620.581 |
| Reconnaissance des sucres en pains à l'exportation | 38.270 | 36.535 | 47.583 | 56.055 | 62.941 |
| Produits divers | 248.126 | 138.366 | 177.074 | 78.414 | 79.449 |
| Dock flottant | » | » | 8.896 | 55.493 | 60.817 |
| Bassins de radoub | 284.137 | 267.016 | 397.650 | 361.345 | 422.039 |
| Domaine privé | 49.931 | 58.457 | 44.865 | 35.567 | 41.116 |
| Divers | 45.277 | 18.194 | 27.509 | 53.884 | 72.660 |
| Totaux | 4.326.490 | 4.966.593 | 5.043.090 | 6.165.277 | 6.925.831 |

Il résulte de ce tableau comparatif que les recettes des Docks et Entrepôts n'ont pas cessé de progresser pendant la dernière période quinquennale. Le chiffre total des recettes au 31 décembre 1874, présente, sur celui de 1870, une augmentation de 2,599,341 francs.

## CHAPITRE IV

# RÉSULTATS OBTENUS — AMÉLIORATIONS PROPOSÉES

**Progrès réalisés sous l'influence de la liberté commerciale. — Création de nouvelles voies ferrées. — Réduction des tarifs.**

En faisant connaître, dans les chapitres précédents, la situation actuelle du commerce de Marseille, nous avons signalé les progrès réalisés depuis vingt ans. Ces progrès peuvent se résumer ainsi :

Le mouvement général de la navigation s'est accru de deux millions de tonneaux.

La valeur totale des marchandises importées ou exportées en 1874, a atteint la somme de ***un milliard neuf cent millions de francs;*** soit 800 millions de plus qu'en 1855.

117,000 habitants sont venus augmenter la population de notre ville, et en porter le chiffre à 312,000.

La superficie du port de Marseille a été agrandie de 103 hectares.

Le chemin de fer de Marseille à Paris, ouvert depuis quelques mois à peine, en 1855, est aujourd'hui le plus productif de tous les chemins de fer qui sillonnent la France; il a reçu ou expédié en 1874, 2,341,693 tonnes de marchandises, et transporté 1,649,442 voyageurs.

Le nombre des dépêches expédiées par le télégraphe s'est élevé de 20,000 à 275,053.

Enfin, le service des postes a mis en circulation en 1874, plus de onze millions de timbres-postes.

Diverses causes ont concouru à ce développement exceptionnel :

1° L'ouverture du chemin de fer de Marseille à Paris, coïncidant avec une meil-

leure installation des télégraphes électriques, et l'emploi de la vapeur dans la navigation;

2° L'agrandissement du port, la construction des docks et les autres travaux d'utilité publique, dont la dépense totale s'est élevée à plus de deux cents millions de francs;

3° Enfin, le percement de l'isthme de Suez, qui, sans déterminer la révolution maritime que l'on avait rêvée, a cependant augmenté l'activité de nos relations commerciales dans une large mesure.

Mais la cause principale, la cause prépondérante de cette vive impulsion, est plus générale, plus élevée : elle est tout entière dans les lois de 1860 et de 1866, qui ont proclamé la liberté commerciale.

Cette opinion n'est pas seulement la nôtre, appuyée sur les faits que nous avons observés; elle est aussi celle de MM. les Membres de la Chambre de Commerce de Marseille, c'est-à-dire des juges les plus compétents, en pareille matière; lesquels s'exprimaient en ces termes, en 1874, écrivant à M. le Ministre de l'agriculture et du commerce :

« Lorsqu'en 1860, le gouvernement, décidé à changer le régime économique de la France, prit la détermination de procéder, par voie de traités internationaux, sans discussion publique et sans que le pays fut appelé à donner son avis, il assuma sans doute sur lui une grave responsabilité, mais il est incontestable, ainsi que vous le reconnaissez vous-même, Monsieur le Ministre, que c'est à ces traités que nous devons l'accroissement considérable qu'a pris, depuis cette époque, le mouvement de nos importations et de nos exportations. Grâce à eux, nous avons vu se développer, prospérer et grandir notre commerce, notre agriculture et notre industrie (1). »

Cependant cette liberté, dont une des premières conséquences devait être l'assimilation des pavillons, n'a pas pu se mouvoir, se développer et pénétrer dans nos mœurs commerciales, sans y apporter un certain trouble, et sans blesser quelques intérêts. Les armateurs ont cru voir, dans l'application de ce principe, la ruine de la marine marchande. Ils ont dit et disent encore aujourd'hui, que les nations étrangères, favorisées par les conditions naturelles et excitées par l'ouverture de nos ports à leurs navires, développent leurs constructions navales, dans des proportions

---

**(1) Cette lettre fut signée par tous les membres de la Chambre de Commerce, ainsi composée : MM. Gimmig Jules, président; Grandval Alphonse, vice-président; Roulet Jules, secrétaire; Gros Charles; Rondel Ernest; Fabre Cyprien; Ytier aîné; Laroque, d'Aix; Carcassonne David; Jullien Édouard; Agelasto Démétrius; Poquet Nicolas; Vieil Jules, d'Aix; Arnaud Léandre, d'Albi; Morand Amédée; Gardair Félix, et Putter Édouard, secrétaire-archiviste.**

exagérées, et provoquent ainsi un avilissement des prix de fret, dont on ne peut espérer le relèvement (1).

Les intérêts de nos armateurs ne sont peut-être pas compromis autant que ceux-ci le prétendent, puisqu'il leur est facultatif d'acheter des navires étrangers, et par conséquent, de bénéficier des conditions favorables dans lesquelles ces navires ont été construits; mais l'industrie des constructions navales souffre réellement de cette situation, et il est vivement à désirer que le gouvernement puisse accorder à nos constructeurs, des primes, des réductions d'impôts, ou toute autre compensation qui leur permette de lutter contre la concurrence étrangère.

Cette question demande à être étudiée sérieusement et appelle une prompte solution.

La question des transports par la voie de terre n'est pas moins intéressante. Le commerce et l'industrie se plaignent, à juste titre, de l'insuffisance des lignes ferrées et de l'élévation des tarifs de la Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

L'immense mouvement commercial de la ville de Marseille n'est, en effet, desservi que par un seul chemin de fer, et il est facile de prévoir que l'encombrement, qui est déjà considérable, deviendra bientôt irrémédiable, quand on songe que le trafic kilométrique de la ligne de Marseille à Lyon, produit chaque année une somme énorme de 218,600 francs (2).

Ce chemin, unique, est dans une situation particulière: un éboulement, un accident quelconque venant à fermer le tunnel de la Nerthe, la ville de Marseille est immédiatement isolée, et son commerce tout entier reste en souffrance jusqu'à ce que le dommage soit réparé.

Il n'en est pas ainsi dans les grands ports étrangers : à Londres, à Liverpool, à New-York, par exemple, où convergent tant de voies ferrées; à Chicago, où quatorze ralways mettent la ville en relation avec cinquante lignes différentes.

Non seulement, Marseille n'a qu'une seule ligne sur Lyon et Paris, mais encore, elle n'a qu'une seule gare. La Compagnie des Docks dispose, il est vrai, d'un

(1) Congrès maritime de France. Lettre à MM. les Sénateurs et à MM. les Députés, du 20 avril 1876.

(2) Un seul chemin de fer, en France, produit davantage (231,800 francs), le chemin de Ceinture de Paris; mais on va remédier à l'encombrement bien constaté de cette ligne, en construisant une seconde ligne, qui prendra le nom de *grand chemin de Ceinture*. Le trafic kilométrique de tous les autres chemins de fer est inférieur à celui de la ligne de Marseille à Lyon; ainsi, le prolongement de cette voie, de Lyon à Paris, ne produit que 161,000 francs par kilomètre. Le chemin de fer du Midi, de Cette à Toulouse 84,500 francs et de Toulouse à Bordeaux 57,700 francs. Aucune autre ligne ne rend plus de 50 à 70,000 francs par kilomètre.

embranchement qui met ses entrepôts en communication avec le chemin de fer de Paris, mais cet embranchement vient aboutir à la gare centrale et en augmente l'encombrement.

Depuis plus de dix ans, la Compagnie de la Méditerranée promet de relier la gare maritime des Docks à la gare de l'Estaque, de manière à dégager la gare centrale de Saint-Charles (1); mais, jusqu'à ce jour, et malgré les incessantes réclamations du commerce, il n'a été rien fait.

Cette amélioration en apparence peu importante, offrirait cependant de sérieux avantages : au lieu de former les trains à la gare de Saint-Charles, on les organiserait directement à la Joliette, et ces trains iraient prendre la grande voie à la gare de l'Estaque. Le parcours serait ainsi réduit de deux kilomètres, ce qui procure toujours une réduction de frais. La Compagnie de la Méditerranée y trouverait elle-même une économie de traction ; les pentes du chemin actuel sont telles, en effet, qu'il faut employer deux locomotives pour traîner douze wagons, alors que sur l'autre voie, une seule locomotive suffirait pour traîner quarante wagons.

Cette modification serait très utile, et le commerce en retirerait un assez grand avantage; mais il serait urgent, pour faire cesser l'encombrement, qui arrête si souvent l'expédition des marchandises, de créer une seconde ligne de Marseille à Lyon. Il s'agirait tout simplement de rejoindre, à un point convenablement choisi, le chemin de fer de la rive droite du Rhône.

Déjà cette seconde ligne est en pleine activité de Lyon au Theil ; et du Theil à Nîmes elle est concédée depuis le mois de juillet 1875. Il serait donc très-facile de la raccorder au port de Marseille.

Il résulte des études qui ont été faites, en prévision de l'exécution de ce projet, par un ingénieur très-compétent, M. Hoslin, que le parcours de la nouvelle voie, entre Marseille et Orange, pourrait être diminué de 24 kilomètres.

Indépendamment du grand profit que le commerce tirerait de l'ouverture de cette seconde ligne, au point de vue de la prompte expédition des marchandises, il trouverait, dans la réduction de la distance, une sérieuse économie. En effet, au prix moyen de 0,07 c. par kilomètre et par tonne, les frais de transports seraient réduits de 1,68 c. par la suppression de 241 kilomètres. Et si l'on multiplie 1,68 par deux millions de tonnes, chiffre du trafic actuel, on obtient un total de 3,360,000 francs.

(1) La Compagnie a été autorisée, par un décret du 11 juin 1863, à construire cet embranchement

Mais la construction de cette seconde ligne, quelle que soit son utilité, ne remédiera pas au grave préjudice que porte au commerce de Marseille, le monopole dont jouit la Compagnie de la Méditerrannée ; elle ne déterminera pas cette puissante Compagnie à réduire ses tarifs, de manière à permettre à notre commerce et à notre industrie de lutter, dans des conditions favorables, avec Gênes, dont les relations se développent si rapidement depuis quelques années.

Gênes possède deux chemins de fer, qui le relient l'un, par le percement du mont Cenis, à la France, l'autre, par le chemin de fer de Brenner, à la partie méridionale de l'Allemagne, chemin qui le conduit jusqu'à Munich.

Dans un avenir prochain un troisième chemin de fer, celui qui se fera à travers le mont Saint-Gothard, lui ouvrira le marché de la Suisse et tout le marché du Nord de l'Allemagne.

Il y a là, pour nous, un grand danger, qu'il importe de ne point perdre de vue un seul instant, et qui ne saurait être conjuré ou amoindri que par l'abaissement des tarifs.

Les questions de transport sont en effet, pour le commerce, des questions de premier ordre; il faut donc, à tout prix, que nous puissions nous procurer, dans la limite du possible, des transports rapides, qui ne puissent jamais présenter la chance d'être interrompus, et qui soient toujours établis à des prix suffisamment réduits pour ne pas favoriser la concurrence étrangère.

La ligne projetée de Marseille à Lyon, par la rive droite du Rhône, facilitera le trafic et le rendra plus rapide; mais sans l'intervention d'une compagnie rivale, jamais le commerce n'obtiendra la réduction des tarifs dont il a besoin pour lutter contre Gênes et même contre les ports du nord de la France (1).

C'est ce qui nous fait vivement regretter que la Compagnie du Midi n'ait pas obtenu la concession de la ligne qu'elle sollicitait et que le commerce tout entier demandait avec elle.

Si cette question pouvait être reprise, ou s'il était possible d'obtenir l'établissement de la ligne proposée de Calais à Marseille, par Paris, ou enfin tout autre chemin de fer en concurrence avec celui de la Méditerranée, évidemment, l'avenir de notre port serait assuré et nous verrions renaître notre marine marchande.

---

(1) Une concurrence réelle, profitable au commerce et à l'agriculture, s'établirait naturellement, si on réalisait enfin le projet d'amélioration du Rhône, ou mieux encore si on construisait un canal reliant directement notre rade au port du Hâvre. — Voyez, à l'APPENDICE, les notes et documents que nous avons réunis sur cette importante question.

La question est là ; elle n'est pas ailleurs.

La prospérité de la marine marchande est en effet étroitement liée à la prospérité du commerce ; or, le développement du mouvement commercial dépend surtout des conditions plus ou moins favorables dans lesquelles s'effectue la circulation des marchandises.

Il faut donc d'une part, ainsi que nous l'avons déjà dit, accorder toutes sortes de facilités et d'encouragements à l'industrie des constructions navales et modifier la nouvelle loi sur l'hypothèque maritime, de manière à mettre un véritable instrument de crédit entre les mains des constructeurs et des armateurs.

D'autre part, et c'est ici le point capital, il faut obtenir la réduction des tarifs des chemins de fer. Les représentants du commerce de Marseille l'ont demandée bien souvent.

« Le taux actuel des transports, écrivaient-ils encore le 27 mai 1875, préjudicie de la manière la plus considérable aux intérêts généraux du pays. Nous n'avons cessé de signaler le fait, et devant le détournement constant de notre transit par l'étranger, dont nous sommes les témoins, nous ne pouvons que renouveler nos réclamations avec la plus vive énergie. »

Consultée sur l'influence que pourrait avoir la réduction des tarifs sur la production ou la consommation de certaines denrées ou marchandises, la Société pour la défense du commerce répondait en ces termes :

« Chaque branche de commerce ne demande qu'à s'étendre, le seul moyen pour faciliter cette tendance est assurément le bon marché des parcours. Une diminution du prix des transports sur les houilles, par exemple, aurait pour résultat de les faire arriver en plus grande quantité sur la place de Marseille. Notre marine trouverait ainsi un fret de sortie qui lui manque, ce qui est une des causes les plus sérieuses de son infériorité.

« Pour les cotons reçus à Marseille, il y aurait une augmentation d'au moins 10,000 tonnes.

« Pour les sucres, l'augmentation serait de 200,000 tonnes environ.

« La différence, pour toutes les marchandises formant le trafic de Marseille, serait relative aux abaissements de tarifs dont elles jouiraient. Mais nous devons surtout mentionner les laines et les céréales dont l'avenir dépend du prix de transport qui leur seraient appliqué.

« Les laines qui viennent à Marseille, se consomment presque toutes à Roubaix et

à Tourcoing. Une réduction de tarif de nos voies ferrées empêcherait le détournement d'une portion considérable de ces mêmes laines, qui, au lieu de passer par Marseille, va directement du bassin de la Méditerranée par voie de mer, jusqu'à Dunkerque. Une autre portion va même s'entreposer à Liverpool, d'où elle est réexpédiée à Roubaix, moyennant 30 francs environ la tonne, tandis que de Marseille elle coûte 80 francs.

« Nous estimons que 20 ou 30,000 balles de laines d'un poids moyen de 150 kilogr. sont transportées par mer au détriment de Marseille, qui les recevraient, si les chemins de fer pouvaient les prendre à 50 francs la tonne, pour Roubaix. Bien plus, cette réduction de tarif pourrait attirer à Marseille, l'importation d'une portion des laines de la Plata, qui a pris une si grande importance sur le marché d'Anvers.

« Jusqu'ici le commerce des céréales en France, n'a été, a proprement parler, qu'un commerce local, et cela en grande partie, à cause de l'élévation des tarifs de transport.

« Les compagnies n'auraient-elles pas intérêt à établir un tarif de réexportation? Marseille deviendrait alors forcément la ville de transit, le grand marché des blés d'Orient, où toute la meunerie française viendrait s'approvisionner.

« La France, avec l'abondance de son numéraire, ses côtes, ses ports, sa marine, ses chemins de fer et son agriculture toujours progressive, n'a point de grand marché aux céréales, et, par conséquent, jamais d'approvisionnement; c'est au rôle d'immense entrepôt permanent de céréales que nous voudrions faire arriver notre ville; c'est par Marseille que devraient passer tous les blés du Levant, s'y arrêter, s'y entreposer et s'y vendre ensuite pour l'alimentation de nos usines, avant de passer dans la consommation chez nos voisins d'Outre-Manche ou d'ailleurs, au moyen de la réexportation en farine par nos ports de l'Océan. »

Nous n'avons rien à ajouter à cet éloquent plaidoyer en faveur de la réduction des tarifs.

Nous sommes convaincu, d'ailleurs, que les vœux émis par les intelligents défenseurs du commerce de Marseille se réaliseront tôt ou tard; mais, quoi qu'il advienne, nous ne désespérerons jamais de l'avenir du premier port de France, qui ne peut que prospérer sous l'active et féconde impulsion du libre-échange et de la liberté des mers.

# APPENDICE

---

PORT DE MARSEILLE. — BUDGET MUNICIPAL. — TRAVAUX PUBLICS. — MONOGRAPHIES DES PRINCIPALES BRANCHES DU COMMERCE ET DE L'INDUSTRIE DE MARSEILLE. — STATISTIQUE. — DOCUMENTS DIVERS. — NAVIGATION INTÉRIEURE (LE RHONE ET LE CANAL LATÉRAL).

# PORT DE MARSEILLE

## TRAVAUX EFFECTUÉS DE 1855 A 1874

Le port de Marseille, resserré en 1844 dans les limites restreintes de son ancien bassin, ne pouvait plus suffire depuis longtemps à son activité commerciale. En effet, sa superficie totale du plan d'eau, y compris ses annexes (canal de Rive-Neuve et bassin de carénage), n'était que de 28 hectares 41 ares avec un développement de quais de 2,521 mètres.

Dans de pareilles conditions, les navires à voiles se mouvant avec les plus grandes difficultés dans un rectangle de 900 mètres de longueur sur 300 mètres de largeur moyenne, devaient attendre sur plusieurs rangs qu'une place à quai fût disponible pour opérer leur déchargement, et, reprenant ensuite leur première position, une nouvelle place libre pour recevoir leur chargement. Cette double opération se faisant à dos d'homme pour toutes les marchandises en grenier, telles que céréales, graines oléagineuses, maïs, sel, etc., et au moyen de mahonnes placées le long des navires pour les colis en sacs, en caisses, en barils et en balles, prenait un temps considérable qui, entr'autres, grevait les marchandises d'un surcroît de frais de 0 fr. 90 à 1 fr. par tonne. Il n'en pouvait être autrement, les bâtiments étant placés en pointe sur la plus grande partie des quais établis sur pilotis au niveau des basses mers, et qui n'avaient pas été reconstruits, conformément à la loi de 1839, pour permettre le débarquement bord à quai des navires du plus fort tonnage.

Comme profondeur, le vieux port offrait généralement de 6 à 7 mètres, qui atteignait 7 mètres 50 vers la passe, entre le fort Saint-Jean et le musoir du môle des Arcades, laquelle était d'une largeur de 72 mètres 60.

La largeur des quais, variant entre 25 et 40 mètres, et ne présentant même que 12 mètres à l'extrémité de la Cannebière, n'était plus suffisante.

On dut donc chercher à l'extérieur, au moyen de conquêtes sur la mer, des extensions que les conditions locales ne permettaient plus de trouver à l'intérieur.

On se décida enfin, en 1847, à créer le bassin de la Joliette. Il présentait une surface d'eau de 22 hect. 55 et un développement de quais utilisables pour le débarquement de 2,100 mètres; il était mis en communication avec l'ancien bassin par un canal de 400 mètres de longueur et d'une profondeur moyenne de 6 mètres.

Telle était la situation du port de Marseille en 1855, au moment où étaient entrepris les travaux du quai Napoléon, pour lequel un crédit de 150,000 fr. était ouvert, tandis que 500,000 fr. étaient alloués pour l'achèvement de ceux du port de la Joliette. L'exécution de ce dernier bassin permettait de prendre, sur l'ancien port, l'espace nécessaire à l'élargissement du quai Napoléon, sans avoir à détruire des constructions d'une valeur estimée à plusieurs millions, et qu'il aurait fallu exproprier pour mettre cette partie du port en harmonie avec toutes les autres.

Mais l'importance toujours croissante de Marseille exigeait plus encore. On prévoyait déjà, d'ailleurs, qu'il faudrait, dans un avenir peu éloigné, ajouter de nouveaux ouvrages à ceux à peine achevés ou entrepris. Une sage prévision fit préparer alors un projet d'ensemble propre à satisfaire les exigences du présent, en même temps qu'il permettrait de n'être point pris au dépourvu par la réalisation des promesses de l'avenir.

Ce projet, qui devait harmoniser les travaux à entreprendre plus tard avec ceux en cours d'exécution, présenté en 1855, comprenait une série de môles intérieurs, enracinés à terre, formant entre eux une suite de bassins, couverts par une digue courant parallèlement au rivage, qui laissait entre elle et les têtes des môles, un large chenal permettant une communication facile entre tous ces bassins. Ce projet comprenait aussi un vaste avant-port, formé par la construction d'un brise-lames de 3,000 mètres de longueur, en avant des bassins d'opérations et mis en communication avec ces bassins par un certain nombre de passes. Mais cette dernière partie du projet a été sinon abandonnée, du moins, profondément modifiée, et voici, d'après une publication officielle, quelles sont les considérations qui ont engagé le service des Ponts et Chaussées à chercher une autre combinaison, moins coûteuse et mieux appropriée aux besoins actuels de la navigation.

« Les navires à voiles vont en diminuant comme nombre, et le tonnage de chacun d'eux n'éprouve qu'une augmentation assez faible; par contre le nombre et les dimensions des navires à vapeur vont en grandissant. Or, ces derniers peuvent toujours prendre assez facilement les passes des ports. Dans de pareilles conditions, un vaste avant-port, construit en avant de tous les bassins et obligeant à une dépense considérable, n'était plus suffisamment justifié, mais en même temps on reconnaissait que les navires pouvant avoir à s'arrêter, à mouiller même en avant des passes lorsqu'elles sont engagées, il y avait lieu de faire précéder chaque passe, d'un avant-port avec des dimensions proportionnées à l'importance de cette passe.

« Un autre rôle que celui que remplissent habituellement les avant-ports, c'est-à-dire le mouillage des navires, paraît devoir être dévolu dans l'avenir à ces

ouvrages. Ils doivent, en effet, permettre les opérations de débarquement et d'embarquement aux navires dont les dimensions atteindront des proportions telles qu'il ne sera plus possible de songer à les recevoir dans les bassins ordinaires, sans crainte d'accidents graves.

« Ce double rôle, assigné à ces épreuves pour Marseille, exige que l'avant-port qui précède la passe principale, au nord, ait des dimensions assez grandes, c'est-à-dire une longueur de 700 mètres sur 520 de largeur (1). »

En attendant la réalisation de ce système, qui a été, en effet, appliqué un peu plus tard au port de Marseille, les travaux entrepris en 1855 se poursuivaient avec la plus grande activité.

Dès 1857, le bassin de la Joliette était terminé et livré au commerce et les travaux du bassin Napoléon, adjugés dans le courant du mois d'août 1856, étaient en bonne voie d'exécution. Bientôt après (en 1858 et 1860), la Compagnie des Docks, dont nous aurons à nous occuper spécialement dans un autre chapitre, faisait construire les bassins du Lazaret et d'Arenc d'une contenance totale de 20 hectares.

Un décret du 29 août 1863, décida la création d'un très-grand bassin, de 48 hectares, qui devait prendre le nom de Bassin Impérial (aujourd'hui National).

En 1870, les travaux de ce bassin étaient terminés, et par une dépêche du 9 mai, M. le Ministre des travaux publics prescrivait de nouvelles études dans le but de compléter les améliorations obtenus par l'exécution du projet d'ensemble arrêté en principe depuis longtemps.

Le 4 avril 1874, M. l'ingénieur Pascal présenta un avant-projet, qui fut approuvé sans aucun retard par le Conseil général des Ponts et Chaussées.

Une loi du 5 août de la même année autorisa les travaux proposés, évalués à 20 millions, et accepta l'offre faite par la Chambre de Commerce d'avancer à l'État une somme de 15 millions, dans le but d'activer l'exécution d'un projet qui donnait satisfaction aux besoins du commerce marseillais.

Immédiatement après la promulgation de cette loi, deux délégués de la Chambre de Commerce, MM. Alphonse Grandval et David Carcassonne se rendirent à Paris, pour négocier l'emprunt dans les meilleures conditions.

A la suite de nombreuses démarches faites par ces délégués, l'emprunt de

(1) *Notices sur les dessins, modèles et ouvrages relatifs aux travaux des Ponts et Chaussées, réunis par les soins du Ministère des Travaux publics.* — EXPOSITION UNIVERSELLE A VIENNE, 1873 — page 226.

15 millions fut conclu avec la *Société générale pour favoriser le développement du Commerce et de l'Industrie en France,* à charge par elle d'opérer le versement total en 10 semestres égaux de quinze cent mille francs.

Un premier versement a déjà été effectué et le service du génie maritime a commencé l'exécution des travaux ci-après énumérés :

1° Construction d'un môle dans le bassin de la Gare maritime, et d'une série de quais tout autour du bassin national ;

2° Construction de trois môles dans le bassin national, et d'un mur d'abri dans la partie de la digue extérieure qui le couvre ;

3° Etablissement d'un avant-port du côté nord, par le prolongement de la digue extérieure ;

4° Construction d'un pont mobile sur la passe de l'Abattoir.

Dès aujourd'hui, les navires peuvent arriver à Marseille par deux avant-ports, entre lesquels se développe une digue abritant les bassins de la *Joliette* du *Lazaret*, d'*Arenc* et de la *Gare maritime.*

L'avant-port sud, de 2 hectares 85 ares, forme l'entrée commune à l'ancien bassin et au bassin de la Joliette. L'autre avant-port et le bassin national ont 52 hectares 02 ares et communiquent avec le bassin de la Gare maritime.

L'ancien bassin présente une surface de 28 hectares 41 ares (y compris le bassin de carénage et le canal de Rive-Neuve) ; la longueur des quais affectés aux opérations d'embarquement et de débarquement est de 2,521 mètres.

Le bassin de la *Joliette* offre une surface d'eau de 22 hectares 55 ares ; ses quais de débarquement et d'embarquement ont un développement de 2,100 mètres.

Les bassins du *Lazaret* et d'*Arenc,* utilisés par la Compagnie des Docks, présentent ensemble une surface d'eau de 20 hectares 82 ares et une surface attérie de 18 hectares, le développement de leurs quais est de 2,438 mètres.

Le bassin de la *Gare maritime* a 20 hectares 15 ares, et possède 1,455 mètres de quais.

Enfin, le bassin de radoub a 5 hectares 02 ares ; le bassin du Pharo 1 hectare environ et 50 mètres de quais.

Soit, en tout, une surface d'eau abritée de 152 hectares, et un développement de quais de 12,615 mètres, dont 8,561 effectivement employés aux opérations de débarquement et d'embarquement.

Ainsi, en *vingt années*, de 1855 à 1874, le port de Marseille s'est enrichi de 102 hect. de surface d'eau et de 3,240 mètres de quais utilisables, et l'État a dépensé, pour ces travaux, pendant la même période de temps, 35 millions, qui, joints aux 20 millions affectés aux travaux en cours d'exécution, forment un total de 55 millions de francs.

CRÉDITS AFFECTÉS A L'ENSEMBLE DES TRAVAUX DES PORTS DE MARSEILLE

| EXERCICES | TRAVAUX D'ENTRETIEN | | TRAVAUX DE CURAGE | | TRAVAUX EXTRAORDINAIRES | | TOTAUX PAR EXERCICE | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | fr. | c. | fr. | c. | fr. | c. | fr. | c. |
| 1855 | 44.850 | 56 | 50.000 | » | 650.000 | » | 744.850 | 56 |
| 1856 | 51.786 | 44 | 50.000 | » | 400.000 | » | 501.786 | 44 |
| 1857 | 61.810 | 14 | 50.000 | » | 2.000.000 | » | 2.111.810 | 14 |
| 1858 | 103.480 | 74 | 62.634 | 10 | 2.700.000 | » | 2.866.114 | 84 |
| 1859 | 103.542 | 53 | 47.110 | 70 | 2.633.376 | 94 | 2.784.030 | 17 |
| 1860 | 134.136 | 70 | 37.327 | » | 1.858.255 | » | 2.029.718 | 70 |
| 1861 | 139.888 | 41 | 52.317 | 42 | 1.807.735 | 51 | 1.999.891 | 34 |
| 1862 | 131.913 | 29 | 56.286 | 23 | 1.700.000 | » | 1.888.199 | 52 |
| 1863 | 124.893 | 44 | 40.364 | 24 | 1.320.000 | » | 1.485.672 | 19 |
| 1864 | 134.403 | 15 | 54.410 | 21 | 1.469.588 | 75 | 1.658.402 | 11 |
| 1865 | 132.180 | 71 | 55.983 | 45 | 1.675.985 | 80 | 1.864.149 | 96 |
| 1866 | 129.731 | 81 | 49.000 | » | 1.680.000 | » | 1.858.731 | 81 |
| 1867 | 133.045 | 75 | 49.000 | » | 2.258.724 | 65 | 2.440.770 | 40 |
| 1868 | 129.867 | 28 | 48.635 | » | 2.100.000 | » | 2.278.502 | 28 |
| 1869 | 121.942 | 41 | 40.155 | 80 | 2.483.464 | 94 | 2.645.563 | 15 |
| 1870 | 125.778 | 94 | 42.235 | 70 | 2.065.466 | 22 | 2.233.480 | 86 |
| 1871 | 122.138 | 13 | 30.100 | » | 628.329 | 33 | 780.567 | 46 |
| 1872 | 124.823 | 29 | 30.010 | » | 913.115 | 70 | 1.067.948 | 99 |
| 1873 | 118.677 | 99 | 29.010 | » | 638.034 | 68 | 785.722 | 67 |
| 1874 | 125.934 | 87 | 28.900 | » | 611.699 | » | 761.533 | 87 |
| 1875 | 121.945 | 53 | 23.900 | » | 580.000 | » | 725.845 | 53 |
| Totaux | 2.416.722 | 11 | 922.379 | 85 | 32.174.191 | 03 | 35.513.292 | 99 |

## BUDGETS DE LA VILLE DE MARSEILLE DE 1855 A 1874

| RECETTES ORDINAIRES | 1855 | 1856 | 1857 | 1858 | 1859 |
|---|---|---|---|---|---|
| Centimes additionnels aux contributions foncière et mobilière, et attributions sur les patentes | 407.734 » | 418.805 » | 437.241 » | 455.536 » | 470.508 » |
| Octroi (produit brut) | 3.276.262 » | 4.212.798 » | 4.560.921 » | 4.761.737 » | 4.967.006 » |
| Taxe sur les chiens | » » | 18.256 » | 24.498 » | 13.931 » | 11.890 » |
| Droits d'abattoir | 140.334 » | 151.849 » | 159.301 » | 166.995 » | 182.200 » |
| Droits de pesage et mesurage | 572.831 » | 859.595 » | 811.838 » | 750.909 » | 589.768 » |
| Droits de location des emplacements publics, foires et marchés | 207.251 » | 226.122 » | 243.170 » | 225.205 » | 234.573 » |
| Droits de voirie | » » | » » | » » | » » | » » |
| Produit des eaux du Canal | 333.152 » | 374.689 » | 420.170 » | 525.193 » | 540.115 » |
| Intérêts des fonds placés en comptes-courants au Trésor | 59.603 » | 83.545 » | 39.793 » | 98.873 » | 128.359 » |
| Concessions de terrains dans les cimetières | 57.250 » | 64.050 » | 60.400 » | 26.675 » | 25.050 » |
| Location des propriétés communales | 6.745 » | 7.510 » | 6.760 » | 10.762 » | 15.944 » |
| Produit des rétributions scolaires | 5.223 » | 5.722 » | 6.947 » | 6.476 » | 6.571 » |
| Impôt sur les voitures | » » | » » | » » | » » | » » |
| Visite des filles soumises | » » | » » | » » | » » | » » |
| Impôt sur les coupons | » » | » » | » » | » » | » » |
| Autres recettes | 100.275 » | 71.335 » | 94.424 » | 82.172 » | 133.548 » |
| Total des recettes ordinaires | 5.166.660 » | 6.493.771 » | 6.865.473 » | 7.154.474 » | 7.305.557 » |

## BUDGETS DE LA VILLE DE MARSEILLE DE 1855 A 1874 (suite)

| RECETTES ORDINAIRES | 1860 | 1861 | 1862 | 1863 | 1864 |
|---|---|---|---|---|---|
| Centimes additionnels aux contributions foncière et mobilière, et attributions sur les patentes | 487.443 » | 509.882 » | 534.394 » | 558.612 » | 592.261 » |
| Octroi (produit brut) | 5.065.933 » | 5.573.683 » | 6.134.937 » | 7.159.462 » | 7.686.979 » |
| Taxe sur les chiens | 15.895 » | 11.614 » | 11.270 » | 14.598 » | 13.776 » |
| Droits d'abattoir | 184.413 » | 198.024 » | 211.335 » | 226.423 » | 236.944 » |
| Droits de pesage et mesurage | 507.783 » | 915.055 » | 811.401 » | 713.052 » | 651.140 » |
| Droits de location des emplacements publics, foires et marchés | 278.710 » | 282.639 » | 290.213 » | 302.818 » | 301.125 » |
| Droits de voirie | » » | » » | » » | 234.151 » | 127.966 » |
| Produit des eaux du Canal | 630.025 » | 661.532 » | 739.516 » | 752.396 » | 764.331 » |
| Intérêts des fonds placés en comptes-courants au Trésor | 95.462 » | 28 851 » | 237.873 » | 50.857 » | 43.075 » |
| Concessions de terrains dans les cimetières | 25.375 » | 26.575 » | 31.700 » | 39.625 » | 46.055 » |
| Location des propriétés communales | 29.480 » | 28.669 » | 59.787 » | 74.075 » | 69.932 » |
| Produit des rétributions scolaires | 14.329 » | 16.830 » | 18.351 » | 21.240 » | 23.798 » |
| Impôt sur les voitures | » » | » » | » » | 4.903 » | » » |
| Visite des filles soumises | » » | » » | » » | » » | » » |
| Impôt sur les coupons | » » | » » | » » | » » | » » |
| Autres recettes | 92.032 » | 88.188 » | 101.022 » | 73.584 » | 82.454 » |
| Total des recettes ordinaires | 7.426.880 » | 8.361.542 » | 9.181.799 » | 10.225.796 » | 10.669.836 » |

BUDGETS DE LA VILLE DE MARSEILLE DE 1855 A 1874 (suite)

| RECETTES ORDINAIRES | 1865 | | 1866 | | 1867 | | 1868 | | 1869 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Centimes additionnels aux contributions foncière et mobilière, et attributions sur les patentes | 634.575 | » | 658.573 | » | 685.916 | » | 692.672 | » | 701.749 | » |
| Octroi (produit brut) | 7.919.125 | » | 7.766.438 | » | 6.184.829 | » | 6.159.599 | » | 6.258.000 | » |
| Taxe sur les chiens | 10.029 | » | 8.728 | » | 8.084 | » | 7.860 | » | 7.061 | » |
| Droits d'abattoir | 244.978 | » | 249.801 | » | 241.154 | » | 241.609 | » | 236.493 | » |
| Droits de pesage et mesurage | 658.608 | » | 645.497 | » | 995.127 | » | 1.194.402 | » | 785.711 | » |
| Droits de location des emplacements publics, foires et marchés | 293.258 | » | 287.279 | » | 286.266 | » | 285.635 | » | 288.603 | » |
| Droits de voirie | 251.290 | » | 204.598 | » | 149.179 | » | 46.547 | » | 61.233 | » |
| Produit des eaux du Canal | 796.107 | » | 869.661 | » | 911.816 | » | 971.810 | » | 1.029.324 | » |
| Intérêts des fonds placés en comptes-courants au Trésor | 96.087 | » | 60.087 | » | 138.790 | » | 60.771 | » | 48.581 | » |
| Concessions de terrains dans les cimetières | 55.900 | » | 58.175 | » | 75.857 | » | 74.425 | » | 70.340 | » |
| Location des propriétés communales | 77.271 | » | 64.539 | » | 57.703 | » | 54.316 | » | 56.521 | » |
| Produit des rétributions scolaires | 25.086 | » | 27.806 | » | 25.976 | » | 16.876 | » | 14.081 | » |
| Impôt sur les voitures | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Visite des filles soumises | » | » | » | » | » | » | 21.348 | » | 91.828 | » |
| Impôt sur les coupons | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Autres recettes | 81.046 | » | 72.142 | » | 8.831 | » | 74.263 | » | 113.845 | » |
| Total des recettes ordinaires | 11:143.860 | » | 10.973.219 | » | 9.719.528 | » | 9.901.633 | » | 9.763.370 | » |

BUDGETS DE LA VILLE DE MARSEILLE DE 1855 A 1874 (suite)

| RECETTES ORDINAIRES | 1870 | | 1871 | | 1872 | | 1873 | | 1874 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Centimes additionnels aux contributions foncière et mobilière, et attributions sur les patentes | 721.482 | » | 713.313 | » | 711.527 | » | 747.511 | » | 770.652 | » |
| Octroi (produit brut) | 5.484.683 | » | 5.612.569 | » | 5.847.598 | » | 5.983.245 | » | 6.232.976 | » |
| Taxe sur les chiens | 3.887 | » | 4.061 | » | » | » | 13.206 | » | 9.526 | » |
| Droits d'abattoir | 216.619 | » | 220.956 | » | 218.559 | » | 210.762 | » | 229.198 | » |
| Droits de pesage et mesurage | 859.495 | » | 1.044.312 | » | 782.154 | » | 757.092 | » | 618.688 | » |
| Droits de location des emplacements publics, foires et marchés | 231.760 | » | 243.205 | » | 291.901 | » | 319.678 | » | 334.479 | » |
| Droits de voirie | 42.020 | » | 29.559 | » | 41.452 | » | 54.397 | » | 47.201 | » |
| Produit des eaux du Canal | 1.000.876 | » | 1.009.470 | » | 1.078.244 | » | 1.169.597 | » | 1.265.408 | » |
| Intérêts des fonds placés en comptes-courants au Trésor | 51.448 | » | 64.272 | » | 35.322 | » | 31.829 | » | 27.050 | » |
| Concessions de terrains dans les cimetières | 59.357 | » | 62.350 | » | 68.787 | » | 57.374 | » | 129.949 | » |
| Location des propriétés communales | 45.033 | » | 50.013 | » | 57.743 | » | 105.369 | » | 81.373 | » |
| Produit des rétributions scolaires | 9.351 | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Impôt sur les voitures | » | » | » | » | » | » | 6.007 | » | 5.063 | » |
| Visite des filles soumises | 80.419 | » | 69.979 | » | 78.712 | » | 76.198 | » | 77.032 | » |
| Impôt sur les coupons | » | » | » | » | » | » | 235.777 | » | 208.413 | » |
| Autres recettes | 70.590 | » | 66.040 | » | 221.237 | » | 248.600 | » | 270.421 | » |
| Total des recettes ordinaires | 8.877.020 | » | 9.190.099 | » | 9.428.236 | » | 10.016.642 | » | 10.307.379 | » |

BUDGETS DE LA VILLE DE MARSEILLE DE 1855 A 1874

| RECETTES EXTRAORDINAIRES | 1855 | 1856 | 1857 | 1858 | 1859 |
|---|---|---|---|---|---|
| Taxe additionnelle sur les farines.... | 884.064 » | 900.580 » | 937.490 » | 934.002 » | 942.493 » |
| Cinq centimes additionnels au principal des quatre contributions, affectés aux intérêts de la dette contractée pour l'exécution du Canal........ | 145.868 » | 149.488 » | 155.588 » | 161.592 » | 166.983 » |
| Sept centimes et demi additionnels affectés aux intérêts de l'emprunt du 26 mai 1864................ | » » | » » | » » | » » | » » |
| Produit de la surtaxe sur les vins.... | » » | » » | » » | » » | » » |
| Contributions aux frais d'établissement des rigoles et conduites du Canal dans le territoire........... | 105.448 » | 154.186 » | 114.999 » | 105.704 » | 102.081 » |
| Avances des propriétaires pour les mêmes travaux................ | 18.165 » | 9.625 » | 17.320 » | 10.864 » | 7.762 » |
| Contributions aux frais d'établissement des conduites du Canal dans la Ville........................ | 65.513 » | 76.355 » | 94.935 » | 65.955 » | 97.550 » |
| Emprunts........................ | 1.000.000 » | 1.500.000 » | 1.500.000 » | 600.000 » | » » |
| Produit de la vente des terrains de la Joliette, de la rue Impériale, de la rue Noailles et autres............ | » » | » » | 3.341.434 » | 8.500.000 » | 1.230.000 » |
| Location des terrains de la Joliette... | » » | 18.440 » | 17.752 » | 20 028 » | 60.546 » |
| Subvention de l'Etat pour les grands travaux....................... | » » | » » | » » | » » | » » |
| Quatre centimes additionnels aux quatre contributions, affectés au service de l'instruction primaire gratuite........................ | » » | » » | » » | » » | » » |
| Autres recettes.................... | 587.618 » | 77.416 » | 561.064 » | 96.182 » | 138.417 » |
| Total des recettes extraordinaires.... | 2.806.668 » | 2.886.040 » | 6.740.582 » | 10.494.327 » | 2.745.832 » |

BUDGETS DE LA VILLE DE MARSEILLE DE 1855 A 1874 (suite)

| RECETTES EXTRAORDINAIRES | 1860 | 1861 | 1862 | 1863 | 1864 |
|---|---|---|---|---|---|
| Taxe additionnelle sur les farines.... | 931.058 » | 1.028.444 » | 1.080.269 » | 1.107.288 » | 1.097.488 » |
| Cinq centimes additionnels au principal des quatre contributions, affectés aux intérêts de la dette contractée pour l'exécution du Canal........ | 172.695 » | 180.311 » | 188.204 » | 196.387 » | 207.895 » |
| Sept centimes et demi additionnels affectés aux intérêts de l'emprunt du 26 mai 1864................ | » » | » » | » » | » » | » » |
| Produit de la surtaxe sur les vins... | » » | » » | » » | » » | » » |
| Contributions aux frais d'établissement des rigoles et conduites du Canal dans le territoire........... | 78.794 » | 52.086 » | 83.921 » | 52.702 » | 80.781 » |
| Avances des propriétaires pour les mêmes travaux................ | 4.008 » | 4.640 » | 8.111 » | 1.296 » | 6.367 » |
| Contributions aux frais d'établissement des conduites du Canal dans la Ville........................ | 80.555 » | 107.643 » | 116.770 » | 119.245 » | 129.955 » |
| Emprunts........................ | 4.037.000 » | 1.650.000 » | 4.000.000 » | 2.850.000 » | 6.250.000 » |
| Produit de la vente des terrains de la Joliette, de la rue Impériale, de la rue Noailles et autres............ | 565.659 » | 1.392.558 » | 80.374 » | 3.868.730 » | 4.794.249 » |
| Location des terrains de la Joliette... | 42.760 » | » » | » » | » » | 8.598 » |
| Subvention de l'Etat pour les grands travaux....................... | 500.000 » | 497.984 » | 500.000 » | 1.500.000 » | 700.000 » |
| Quatre centimes additionnels aux quatre contributions, affectés au service de l'instruction primaire gratuite........................ | » » | » » | » » | » » | » » |
| Autres recettes.................... | 32.910 » | 133.735 » | 107.332 » | 160.675 » | 43.358 » |
| Total des recettes extraordinaires... | 6.445.489 » | 5.047.401 » | 6.164.981 » | 9.856.323 » | 13.323.691 » |

BUDGETS DE LA VILLE DE MARSEILLE DE 1855 A 1874 (suite)

| RECETTES EXTRAORDINAIRES | 1865 | 1866 | 1867 | 1868 | 1869 |
|---|---|---|---|---|---|
| Taxe additionnelle sur les farines.... | 1.034.234 » | 1.027.785 » | 1.043.868 » | 1.073.233 » | 1.078.945 » |
| Cinq centimes additionnels au principal des quatre contributions, affectés aux intérêts de la dette contractée pour l'exécution du Canal........ | 219.936 » | 229.112 » | 238.803 » | 242.214 » | 248.497 « |
| Sept centimes et demi additionnels affectés aux intérêts de l'emprunt du 26 mai 1864................ | 329.904 » | 343.668 » | 358.205 » | 368.321 » | 372.746 « |
| Produit de la surtaxe sur les vins... | » » | » (1) | 1.173.449 » | 1.179.556 » | 1.148.666 » |
| Contributions aux frais d'établissement des rigoles et conduites du Canal dans le territoire.......... | 69.887 » | 42.101 » | 48.906 » | 66.007 » | 49.723 » |
| Avances des propriétaires pour les mêmes travaux................ | 12.575 » | 4.244 » | 3.670 » | 4.448 » | 1.905 » |
| Contributions aux frais d'établissement des conduites du Canal dans la Ville.......................... | 99.185 » | 95.877 » | 101.530 » | 75.312 » | 84 720 » |
| Emprunts........................ | » » | » » | 8.986.500 » | » » | » » |
| Produit de la vente des terrains de la Joliette, de la rue Impériale, de la rue Noailles et autres............ | 762.719 » | 864.783 » | 232.066 » | 345.083 » | 153.069 » |
| Location des terrains de la Joliette... | 8.665 » | 10.329 » | 10.508 » | 6.254 » | 8.029 » |
| Subvention de l'Etat pour les grands travaux...................... | 525.000 » | 900 000 » | 800.000 » | 1.225.000 » | 350.000 » |
| Quatre centimes additionnels aux quatre contributions, affectés au service de l'instruction primaire gratuite....................... | » » | » » | » » | » » | » » |
| Autres recettes.................... | 138.101 » | 153.174 » | 152.768 » | 424.308 » | 129.436 » |
| Total des recettes extraordinaires... | 3.200.156 » | 3.671.073 » | 13.150.278 » | 5.004.736 » | 3.617.736 » |

BUDGETS DE LA VILLE DE MARSEILLE DE 1855 A 1874 (suite)

| RECETTES EXTRAORDINAIRES | 1870 | 1871 | 1872 | 1873 | 1874 |
|---|---|---|---|---|---|
| Taxe additionnelle sur les farines.... | 1.047.850 » | 1.066.027 « | 1.107.305 » | 1.133.090 » | 1.146.794 » |
| Cinq centimes additionnels au principal des quatre contributions, affectés aux intérêts de la dette contractée pour l'exécution du Canal........ | 253.123 » | 251.076 » | 258.137 » | 273.571 » | 275.369 » |
| Sept centimes et demi additionnels affectés aux intérêts de l'emprunt du 26 mai 1864................ | 379.684 » | 376.614 » | 387.206 » | 410.356 » | 418.053 » |
| Produit de la surtaxe sur les vins... | 1.051.147 » | 959.297 » | 988.327 » | 1.101.295 » | 1.169.626 » |
| Contributions aux frais d'établissement des rigoles et conduites du Canal dans le territoire.......... | 42.130 » | 26.829 « | 122.478 » | » » | » » |
| Avances des propriétaires pour les mêmes travaux................ | 6.111 » | 1.318 » | 6.577 » | 3.475 » | 3.470 » |
| Contributions aux frais d'établissement des conduites du Canal dans la Ville.......................... | 68.745 » | 74.650 (2) | » » | » » | » » |
| Emprunts........................ | » » | » » | » » | » » | » » |
| Produit de la vente des terrains de la Joliette, de la rue Impériale, de la rue Noailles et autres............ | » » | » » | » » | » » | » » |
| Location des terrains de la Joliette... | 6.163 » | 6.211 » | 3.896 » | 4.540 » | 7.585 » |
| Subvention de l'Etat pour les grands travaux...................... | » » | » » | » » | » » | » » |
| Quatre centimes additionnels aux quatre contributions, affectés au service de l'instruction primaire gratuite....................... | » » | » » | » » | » » | 220.295 » |
| Autres recettes.................... | 111.179 » | 312.829 » | 342.204 » | 591.645 » | 599.142 » |
| Total des recettes extraordinaires... | 2.966.132 » | 3.074.851 » | 3.211.130 » | 3.517.972 » | 3.835.334 » |

(1) Cette recette a été portée jusqu'en 1866 aux recettes ordinaires de l'Octroi.

BUDGETS DE LA VILLE DE MARSEILLE DE 1855 A 1874

| RECETTES SUPPLÉMENTAIRES | 1855 | 1856 | 1857 | 1858 | 1859 |
|---|---|---|---|---|---|
| Excédant de l'exercice antérieur..... | 658.710 » | 2.391.344 » | 1.947.576 » | 1.396.917 » | 4.282.918 » |
| Restes à recouvrer................ | 42.177 » | 76.450 » | 107.756 » | 79.163 » | 34.971 » |
| Rues et places. Vente de terrains et concours des propriétaires........ | » » | 1.169.392 » | 80.582 » | 122.173 » | 15.770 » |
| Emprunts.......................... | 2.500.000 » | » » | 1.400.000 » | » » | 6.663.000 » |
| Avances de l'État pour les grands travaux d'utilité publique......... | 913.260 » | » » | » » | » » | » » |
| Autres recettes................... | 42.518 » | 25.159 » | 4.024 » | 8.803 » | 59.043 » |
| Total des recettes supplémentaires... | 4.156.665 » | 3.662.845 » | 3.539.938 » | 1.607.056 » | 11.055.702 » |

BUDGETS DE LA VILLE DE MARSEILLE DE 1855 A 1874 (suite)

| RECETTES SUPPLÉMENTAIRES | 1860 | 1861 | 1862 | 1863 | 1864 |
|---|---|---|---|---|---|
| Excédant de l'exercice antérieur.... | 3.826.352 » | » » | » » | » » | 1.398.118 » |
| Restes à recouvrer................ | 341.304 » | 57.728 » | 60.386 » | 82.502 » | 88.666 » |
| Rues et places. Vente de terrains et concours des propriétaires........ | 198.956 » | 68.176 » | 7.105.742 » | 332.246 » | 683.873 » |
| Emprunts.......................... | 3.800.000 » | 5.450.000 » | 19.724.860 » | 15.150.000 » | » » |
| Avances de l'État pour les grands travaux d'utilité publique ....... | » » | » » | 500.000 » | » » | » » |
| Autres recettes................... | 6.631 » | 199.716 » | 30.188 » | 10.621 » | 3.202 » |
| Total des recettes supplémentaires... | 8.173.246 » | 5.775.620 » | 27.421.176 » | 15.575.069 » | 2.173.859 » |

BUDGETS DE LA VILLE DE MARSEILLE DE 1855 A 1874 (suite)

| RECETTES SUPPLÉMENTAIRES | 1865 | 1866 | 1867 | 1868 | 1869 |
|---|---|---|---|---|---|
| Excédant de l'exercice antérieur.... | 356.847 » | 2.056.551 » | 592.284 » | 1.781.500 » | » » |
| Restes à recouvrer................ | 100.190 » | 703.249 » | 317.922 » | 260.999 » | 152.792 » |
| Rues et places. Vente de terrains et concours des propriétaires........ | 49.236 » | 2.000.000 » | 192.880 » | 259.432 » | 3.519.674 » |
| Emprunts.......................... | 8.039.606 » | » » | » » | » » | » » |
| Avances de l'Etat pour les grands travaux d'utilité publique......... | » » | » » | » » | » » | » » |
| Autres recettes................... | 22.554 » | 10.415 » | 1.351 » | 2.929 » | 82.646 » |
| Total des recettes supplémentaires... | 8.568.433 » | 4.770.215 » | 1.104.437 » | 2.304.860 » | 3.755.112 » |

### BUDGETS DE LA VILLE DE MARSEILLE DE 1855 A 1874 (suite)

| RECETTES SUPPLÉMENTAIRES | 1870 | 1871 | 1872 | 1873 | 1874 |
|---|---|---|---|---|---|
| Excédant de l'exercice antérieur.... | » » | 2.880.654 » | 1.608.330 » | 1.043.300 » | 1.300.919 » |
| Restes à recouvrer................ | 930.308 » | 177.298 » | 216.321 » | 856.713 » | 55.790 » |
| Rues et places. Vente de terrains et concours des propriétaires.... ... | 2.743 » | 1.161.697 » | » » | » » | » » |
| Emprunts.......................... | 8.642.750 » | » » | » » | » » | » » |
| Avances de l'Etat pour les grands travaux d'utilité publique......... | » » | » » | » » | » » | » » |
| Autres recettes.................... | 746.740 » | 7.460 » | 17.345 » | 224 » | 35.079 » |
| Total des recettes supplémentaires.. | 10.322.541 » | 4.227.109 » | 1.841.996 » | 1.900.237 » | 1.391.788 » |

### RÉCAPITULATION

| | 1855 | 1856 | 1857 | 1858 | 1859 |
|---|---|---|---|---|---|
| Recettes ordinaires................ | 5.166.660 » | 6.493.771 » | 6.865.473 » | 7.154.474 » | 7.305.557 » |
| Recettes extraordinaires............ | 2.806.668 » | 2.886.040 » | 6.740.582 » | 10.494.327 » | 2.745.832 » |
| Recettes supplémentaires........... | 4.156.665 » | 3.662.345 » | 3.539.938 » | 1.607.056 » | 11.055.702 » |
| Total des recettes......... | 12.129.993 » | 13.042.156 » | 17.145.993 » | 19.255.857 » | 21.107.091 » |

### RÉCAPITULATION (suite)

| | 1860 | 1861 | 1862 | 1863 | 1864 |
|---|---|---|---|---|---|
| Recettes ordinaires................ | 7.426.880 » | 8.361.542 » | 9.181.799 » | 10.225.796 » | 10.669.836 » |
| Recettes extraordinaires........... | 6.445.439 » | 5.090.970 » | 6.164.981 » | 9.836.323 » | 13.323.691 » |
| Recettes supplémentaires........... | 8.173.246 » | 5.775.620 » | 27.421.176 » | 15.575.069 » | 2.173.859 » |
| Total des recettes......... | 22.045.565 » | 19.228.132 » | 42.767.956 » | 35.637.188 » | 26.167.386 » |

### RÉCAPITULATION (suite)

| | 1865 | 1866 | 1867 | 1868 | 1869 |
|---|---|---|---|---|---|
| Recettes ordinaires................ | 11.143.360 » | 10.973.319 » | 9.788.898 » | 9.901.633 » | 9.763.370 » |
| Recettes extraordinaires............ | 3.200.156 » | 3.671.073 » | 13.150.273 » | 5.004.736 » | 3.617.736 » |
| Recettes supplémentaires........... | 8.568.433 » | 4.770.215 » | 1.104.437 » | 2.304.860 » | 3.755.112 » |
| Total des recettes......... | 22.911.949 » | 19.414.607 » | 24.043.608 » | 17.211.229 » | 17.136.218 » |

RÉCAPITULATION (suite)

| | 1870 | 1871 | 1872 | 1873 | 1874 |
|---|---|---|---|---|---|
| Recettes ordinaires | 8.877.020 » | 9.190.099 » | 9.428.236 » | 10.016.642 » | 10.307.379 » |
| Recettes extraordinaires | 2.966.132 » | 3.074.851 » | 3.211.130 » | 3.517.972 » | 3.835.334 » |
| Recettes supplémentaires | 10.322.541 » | 4.227.109 » | 1.841.996 » | 1.900.237 » | 1.391.788 » |
| Total des recettes | 22.165.693 » | 16.492.059 » | 14.481.362 » | 15.434.851 » | 15.534.501 » |

BUDGETS DE LA VILLE DE MARSEILLE DE 1855 A 1874

| DÉPENSES ORDINAIRES | 1855 | 1856 | 1857 | 1858 | 1859 |
|---|---|---|---|---|---|
| Frais d'administration, dépenses de la Mairie | 220.811 89 | 262.171 75 | 295.648 21 | 292.674 14 | 291.484 71 |
| Police, salubrité, sûreté | 321.395 90 | 365.342 66 | 373.863 50 | 385.382 23 | 401.810 66 |
| Frais de casernement | 19.031 14 | 24.000 » | 21.313 05 | 23.280 99 | 19.662 54 |
| Remplacement de la contribution, etc. | 140.000 » | 140.000 » | 140.000 » | 140.000 » | 140.000 » |
| Frais d'exploitation, octroi, abattoir, pesage, emplacements, etc | 650.405 39 | 667.957 58 | 698.854 24 | 727.651 41 | 758.511 » |
| Dépenses de l'Etat à la charge de la commune | 11.715 51 | 13.022 25 | 13.580 78 | 13.897 37 | 13.677 77 |
| Entretien des biens communaux, voirie, nettoiement des rues, etc | 1.123.856 69 | 1.278.447 27 | 1.458.864 58 | 1.437.491 79 | 1.701.486 35 |
| Sapeurs-Pompiers | 119.028 28 | 118.747 22 | 115.890 44 | 116.794 63 | 129.383 08 |
| Subventions diverses : hospices, aliénés, bureau de bienfaisance, caisse des retraites, etc | 697.845 87 | 689.820 20 | 691.780 58 | 666.738 32 | 696.225 » |
| Instruction publique, beaux-arts et subventions spéciales | 381.029 21 | 376.726 26 | 383.200 29 | 355.203 84 | 417.370 40 |
| Cultes et subventions spéciales | 66.989 42 | 77.630 81 | 81.564 98 | 85.901 92 | 86.873 89 |
| Fêtes publiques, dépenses imprévues. | 42.466 35 | 37.134 34 | 43.683 30 | 36.443 91 | 38.458 13 |
| Total des dépenses ordinaires | 3.794.575 65 | 4.051.000 34 | 4.318.243 95 | 4.281.160 46 | 4.744.944 76 |

BUDGETS DE LA VILLE DE MARSEILLE DE 1855 A 1874 (suite)

| DÉPENSES ORDINAIRES | 1860 | 1861 | 1862 | 1863 | 1864 |
|---|---|---|---|---|---|
| Frais d'administration, dépenses de la Mairie | 328.976 01 | 377.495 53 | 625.463 49 | 466.764 02 | 406.608 01 |
| Police, salubrité sûreté | 404.638 81 | 434.094 06 | 428.269 84 | 432.582 48 | 433.045 85 |
| Frais de casernement | 20.550 69 | 17.912 74 | 15.854 22 | 26.104 98 | 19.612 89 |
| Remplacement de la contribution, etc. | 140.000 » | 140.000 » | 140.000 » | 140.000 » | 140.000 » |
| Frais d'exploitation, octroi, abattoir, pesage, emplacements, etc | 776.794 84 | 937.712 » | 929.807 31 | 954.166 50 | 1.000.312 70 |
| Dépenses de l'Etat à la charge de la commune | 14.103 16 | 15.903 38 | 15.657 42 | 16.327 50 | 18.213 81 |
| Entretien des biens communaux, voirie, nettoiement des rues, etc | 1.661.156 48 | 2.043.666 10 | 2.053.607 33 | 1.871.503 38 | 2.075.853 80 |
| Sapeurs-Pompiers | 144.513 58 | 155.827 68 | 155.412 72 | 144.954 96 | 130.257 16 |
| Subventions diverses : hospices, aliénés, bureau de bienfaisance, caisse des retraites, etc | 708.794 16 | 722.096 70 | 809.370 98 | 827.694 06 | 808.338 34 |
| Instruction publique, beaux-arts et subventions spéciales | 507.810 69 | 562.848 14 | 598.648 82 | 623.803 72 | 568.269 84 |
| Cultes et subventions spéciales | 87.461 68 | 84.986 » | 92.362 48 | 91.639 26 | 98.206 37 |
| Fêtes publiques, dépenses imprévues. | 63.019 40 | 56.625 59 | 52.358 16 | 59.067 79 | 95.128 93 |
| Total des dépenses ordinaires | 4.857.819 50 | 5.549.168 » | 5.916.812 77 | 5.654.611 57 | 5.788.850 69 |

BUDGETS DE LA VILLE DE MARSEILLE DE 1855 A 1874 (suite)

| DÉPENSES ORDINAIRES | 1865 | 1866 | 1867 | 1868 | 1869 |
|---|---|---|---|---|---|
| Frais d'administration, dépenses de la Mairie | 422.243 94 | 406.997 84 | 436.219 59 | 430.006 82 | 450.970 95 |
| Police, salubrité, sûreté | 435.145 25 | 384.253 72 | 435.075 13 | 521.953 50 | 641.396 50 |
| Frais de casernement | 16.095 24 | 23.084 96 | 32.339 74 | 27.202 92 | 23.799 67 |
| Remplacement de la contribution, etc. | 140.000 » | 140.000 » | 140.000 » | 140.000 » | 140.000 » |
| Frais d'exploitation, octroi, abattoir, pesage, emplacements, etc. | 1.012.037 02 | 1.022.444 05 | 1.040.548 55 | 1.040.714 43 | 1.051.742 71 |
| Dépenses de l'Etat à la charge de la commune | 18.935 05 | 18.681 10 | 19.299 35 | 18.573 65 | 19.371 19 |
| Entretien des biens communaux, voirie, nettoiement des rues, etc. | 2.092.924 82 | 2.169.021 25 | 2.143.115 69 | 2.193.470 58 | 2.177.995 73 |
| Sapeurs-Pompiers | 137.931 40 | 128.220 86 | 126.588 20 | 129.063 82 | 140.360 62 |
| Subventions diverses : hospices, aliénés, bureau de bienfaisance, caisse des retraites, etc. | 872.243 07 | 820.953 63 | 817.631 95 | 867.070 19 | 902.027 05 |
| Instruction publique, beaux-arts et subventions spéciales | 544.538 43 | 650.170 68 | 710.396 03 | 881.737 82 | 868.686 38 |
| Cultes et subventions spéciales | 99.273 04 | 105.277 51 | 111.297 48 | 118.258 25 | 117.215 72 |
| Fêtes publiques, dépenses imprévues. | 74.114 98 | 68.275 65 | 75.482 93 | 54.487 57 | 70.278 64 |
| Total des dépenses ordinaires | 5.865.482 24 | 5.937.381 25 | 6.087.994 64 | 6.424.539 55 | 6.598.845 16 |

BUDGETS DE LA VILLE DE MARSEILLE DE 1855 A 1874 (suite)

| DÉPENSES ORDINAIRES | 1870 | 1871 | 1872 | 1873 | 1874 |
|---|---|---|---|---|---|
| Frais d'administration, dépenses de la Mairie | 457.393 46 | 373.936 85 | 306.482 69 | 278.677 07 | 320.203 42 |
| Police, salubrité, sûreté | 574.325 12 | 632.951 93 | 651.686 12 | 685.693 98 | 731.655 91 |
| Frais de casernement | 17.243 54 | 27.703 65 | 30.000 » | 30.000 » | 29.999 99 |
| Remplacement de la contribution, etc. | 140.000 » | 140.000 » | 120.000 (1) | 214.501 30 | 203.824 06 |
| Frais d'exploitation, octroi, abattoir, pesage, emplacements, etc. | 1.028.225 04 | 919.505 58 | 998.882 16 | 1.064.553 72 | 1.095.028 94 |
| Dépenses de l'Etat à la charge de la commune | 19.503 88 | 17.154 80 | 17.010 03 | 22.812 24 | 28.140 62 |
| Entretien des biens communaux, voirie, nettoiement des rues, etc. | 1.993.330 56 | 2.033.698 46 | 2.277.241 87 | 2.377.737 32 | 2.476.904 66 |
| Sapeurs-Pompiers | 138.485 87 | 190.097 77 | 125.055 54 | 124.123 75 | 129.091 07 |
| Subventions diverses : hospices, aliénés, bureau de bienfaisance, caisse des retraites, etc. | 881.157 47 | 885.002 40 | 928.517 25 | 923.198 02 | 1.085.770 06 |
| Instruction publique, beaux-arts et subventions spéciales | 835.614 82 | 748.938 19 | 724.846 83 | 765.315 19 | 883.293 24 |
| Cultes et subventions spéciales | 117.650 16 | 88.926 78 | 50.608 29 | 56.733 31 | 61.361 25 |
| Fêtes publiques, dépenses imprévues. | 51.832 53 | 28.205 51 | 9.665 60 | 14.421 57 | 23.870 45 |
| Total des dépenses ordinaires | 6.234.782 45 | 6.086.141 92 | 6.239.996 88 | 6.557.767 47 | 7.071.143 67 |

BUDGETS DE LA VILLE DE MARSEILLE DE 1855 A 1874

| DÉPENSES EXTRAORDINAIRES | 1855 | 1856 | 1857 | 1858 | 1859 |
|---|---|---|---|---|---|
| Dettes et charges communales de l'année | 1.270.629 83 | 1.437.043 14 | 1.393.034 » | 1.379.998 65 | 1.393.102 75 |
| Capitaux remboursés | 1.993.800 » | 2.857.035 97 | 3.216.645 42 | 1.527.162 01 | 1.934.118 62 |
| Dépenses de la Mairie | 15.978 80 | 20.394 24 | 10.740 » | 8.640 » | 8.749 55 |
| Frais extraordinaires. Exploitation et salubrité | 4.548 81 | 10.234 08 | » » | 11.485 » | 4.453 25 |
| Canal | 604.843 15 | 636.651 73 | 528.182 93 | 555.340 83 | 902.921 93 |
| Travaux extraordinaires | 819.357 98 | 440.058 05 | 5.462.977 57 | 6.213.499 33 | 5.491.057 55 |
| Casernement et sapeurs-pompiers | 52.291 79 | 5.000 » | » » | » » | 3.282 » |
| Secours extraordinaires | 82.077 50 | 61.900 » | 61.300 » | 65.400 » | 86.340 » |
| Instruction publique et beaux-arts | 33.368 05 | 4.190 80 | 3.369 90 | 8.002 65 | 7.536 99 |
| Cultes | 6.450 » | 6.650 » | 6.500 » | 6.725 » | 10.000 » |
| Arriéré | 2.948 40 | 598 65 | 2.499 99 | 512 58 | 260 04 |
| Total des dépenses extraordinaires | 4.385.793 83 | 4.079.756 66 | 10.685.249 81 | 9.776.766 05 | 9.841.122 68 |

BUDGETS DE LA VILLE DE MARSEILLE DE 1855 A 1874 (suite)

| DÉPENSES EXTRAORDINAIRES | 1860 | 1861 | 1862 | 1863 | 1864 |
|---|---|---|---|---|---|
| Dettes et charges communales de l'année | 1.804.096 73 | 2.257.977 84 | 2.117.494 66 | 3.060.802 29 | 4.513.346 91 |
| Capitaux remboursés | 1.969.696 22 | 2.108.094 51 | 2.450.000 12 | 13.212.437 34 | 10.130.234 14 |
| Dépenses de la Mairie | 18.051 44 | 80.646 38 | 16.625 » | 21.951 » | 46.800 88 |
| Frais extraordinaires. Exploitation et salubrité | 5.893 » | 7.737 55 | 1.416 60 | 3.125 10 | 4.073 51 |
| Canal | 736.608 58 | 728.575 56 | 715.011 59 | 659.555 77 | 895.435 28 |
| Travaux extraordinaires | 11.475.697 91 | 3.527.954 88 | 25.295.896 01 | 2.594.834 02 | 1.733.785 70 |
| Casernement et sapeurs-pompiers | » » | 1.625.000 » | 1.619.950 » | 9.499 97 | 5.000 » |
| Secours extraordinaires | 73.200 » | 73.500 » | 77.440 » | 78.000 » | 79.904 » |
| Instruction publique et beaux-arts | 36.290 10 | 13.689 90 | 21.709 92 | 18.356 30 | 26.558 50 |
| Cultes | 11.980 » | 13.845 » | 13.370 » | 14.229 » | 19.670 » |
| Arriéré | 763 96 | 53.808 36 | 488 » | 8.873 01 | 10.865 » |
| Total des dépenses extraordinaires | 16.482.277 94 | 10.490.829 98 | 32.329.401 90 | 20.481.163 80 | 16.964.673 92 |

BUDGETS DE LA VILLE DE MARSEILLE DE 1855 A 1874 (suite)

| DÉPENSES EXTRAORDINAIRES | 1865 | 1866 | 1867 | 1868 | 1869 |
|---|---|---|---|---|---|
| Dettes et charges communales de l'année | 4.679.852 06 | 4.947.779 12 | 4.809.318 56 | 5.147.770 27 | 5.069.117 99 |
| Capitaux remboursés | 4.713.427 27 | 3.568.766 53 | 3.752.464 99 | 2.529.680 47 | 2.254.962 69 |
| Dépenses de la Mairie | 44.321 25 | 71.367 98 | 49.500 82 | 37.500 60 | 45.244 16 |
| Frais extraordinaires. Exploitation et salubrité | » » | » » | » » | » » | » » |
| Canal | 388.424 18 | 390.493 25 | 257.085 94 | 497.163 52 | 120.887 22 |
| Travaux extraordinaires | 1.511.733 15 | 1.113.208 51 | 5.725.131 91 | 1.027.576 37 | 714.961 41 |
| Casernement et sapeurs-pompiers | 4.498 63 | » » | » » | 708 » | 1.992 90 |
| Secours extraordinaires | 83.944 » | 84.759 » | 88.539 » | 99.629 » | 93.759 » |
| Instruction publique et beaux-arts | 31.996 75 | 32.521 » | 90.010 74 | 30.450 85 | 47.822 02 |
| Cultes | 12.000 » | 15.200 » | 27.800 » | 23.700 » | 29.300 » |
| Arriéré | 2.103 49 | » » | 131 94 | » » | » » |
| Total des dépenses extraordinaires | 11.422.300 78 | 10.224.095 39 | 14.799.933 90 | 9.394.179 08 | 8.378.047 39 |

BUDGETS DE LA VILLE DE MARSEILLE DE 1855 A 1874 (suite)

| DÉPENSES EXTRAORDINAIRES | 1870 | 1871 | 1872 | 1873 | 1874 |
|---|---|---|---|---|---|
| Dettes et charges communales de l'année | 4.905.976 64 | 5.448.634 09 | 5.630.030 80 | 6.098.832 49 | 6.542.425 32 |
| Capitaux remboursés | 442.895 80 | 466.692 16 | 265.402 37 | 181.155 60 | 147.920 62 |
| Dépenses de la Mairie | 49.486 60 | 61.165 20 | 101.195 10 | 40.533 66 | » » |
| Frais extraordinaires. Exploitation et salubrité | » » | » » | » » | » » | » » |
| Canal | 187.621 76 | 175.731 84 | » » | » » | » » |
| Travaux extraordinaires | 250.756 54 | 249.828 26 | 322.143 95 | 38.242 22 | 186.737 26 |
| Casernement et sapeurs-pompiers | » » | 417 75 | » » | » » | » » |
| Secours extraordinaires | 94.259 » | 8.749 » | 8.753 53 | » » | » » |
| Instruction publique et beaux-arts | 20.494 03 | 3.250 » | 3.663 33 | 110.953 50 | 260.852 44 |
| Cultes | 45.070 » | 29.670 » | » » | » » | » » |
| Arriéré | 192 50 | 43.021 70 | 85.707 35 | » » | » » |
| Total des dépenses extraordinaires | 5.996.702 87 | 6.487.157 » | 6.416.896 43 | 6.469.737 47 | 7.137.435 64 |

BUDGETS DE LA VILLE DE MARSEILLE DE 1855 A 1874

| DÉPENSES SUPPLÉMENTAIRES | 1855 | 1856 | 1857 | 1858 | 1859 |
|---|---|---|---|---|---|
| Reports. Restes à payer | 30.921 10 | 109.899 18 | 93.428 84 | 142.266 22 | 89.596 [illegible] |
| Nouveaux crédits. Travaux publics et dépenses diverses | 1.527.360 58 | 1.953.925 51 | 652.143 99 | 772.747 40 | 2.605.075 [illegible] |
| Total des dépenses supplémentaires | 1.558.281 68 | 2.063.824 69 | 745.572 83 | 915.013 62 | 2.694.672 [illegible] |

BUDGETS DE LA VILLE DE MARSEILLE DE 1855 A 1874 (suite)

| DÉPENSES SUPPLÉMENTAIRES | 1860 | 1861 | 1862 | 1863 | 1864 |
|---|---|---|---|---|---|
| Reports. Restes à payer | 139.796 37 | 4.092.046 97 | 3.647.140 14 | 5.755.403 63 | 189.645 84 |
| Nouveaux crédits. Travaux publics et dépenses diverses | 3.175.372 25 | 1.978.973 61 | 6.456.231 62 | 2.367.892 17 | 2.867.369 20 |
| Total des dépenses supplémentaires | 3.315.168 62 | 6.071.020 58 | 10.103.371 76 | 8.123.295 80 | 3.057.015 04 |

BUDGETS DE LA VILLE DE MARSEILLE DE 1855 A 1874 (suite)

| DÉPENSES SUPPLÉMENTAIRES | 1865 | 1866 | 1867 | 1868 | 1869 |
|---|---|---|---|---|---|
| Reports. Restes à payer | 2.491.543 12 | 1.851.553 77 | 867.148 27 | 1 022.544 12 | 629.157 89 |
| Nouveaux crédits. Travaux publics et dépenses diverses | 1.076.072 49 | 809.294 23 | 1.007.031 86 | 438.662 21 | 624.834 05 |
| Total des dépenses supplémentaires | 3.567.615 61 | 2.660.848 » | 1.874.180 13 | 1.461.206 33 | 1.253.991 94 |

BUDGETS DE LA VILLE DE MARSEILLE DE 1855 A 1874 (suite)

| DÉPENSES SUPPLÉMENTAIBES | 1870 | 1871 | 1872 | 1873 | 1874 |
|---|---|---|---|---|---|
| Reports. Restes à payer | 1.362.674 88 | 1.091.737 88 | 652.761 86 | 494.069 09 | 1.107.708 89 |
| Nouveaux crédits. Travaux publics et dépenses diverses | 5.670.880 50 | 1.218.692 74 | 121.809 07 | 612.359 14 | 26.491 44 |
| Total des dépenses supplémentaires | 7.033.555 38 | 2.310.430 62 | 774.570 43 | 1.106.428 23 | 1.134.200 33 |

RÉCAPITULATION

| | 1855 | 1856 | 1857 | 1858 | 1859 |
|---|---|---|---|---|---|
| Dépenses ordinaires | 3.794.575 65 | 4.051.000 84 | 4.318.248 95 | 4.281.160 46 | 4.744.944 76 |
| Dépenses extraordinaires | 4.385.793 83 | 4.979.756 66 | 10.685.249 81 | 9.776.766 05 | 9.841.122 68 |
| Dépenses supplémentaires | 1.558.281 68 | 2.063.824 69 | 745.572 83 | 915.013 62 | 2.694.072 36 |
| Total des dépenses | 9.738.651 16 | 11.094.581 69 | 15.749.066 59 | 14.972.940 13 | 17.280.739 80 |

RÉCAPITULATION (suite)

| | 1860 | 1861 | 1862 | 1863 | 1864 |
|---|---|---|---|---|---|
| Dépenses ordinaires | 4.857.819 50 | 5.549.168 77 | 5.916.812 77 | 5.654.611 57 | 5.788.850 69 |
| Dépenses extraordinaires | 16.132.277 94 | 10.490.329 98 | 32.329.401 90 | 20.481.163 80 | 16.964.673 92 |
| Dépenses supplémentaires | 3.315.168 62 | 6.071.020 58 | 10.103.371 76 | 8.123.295 80 | 3.057.015 04 |
| Total des dépenses | 24.305.266 06 | 22.110.519 33 | 48.349.586 43 | 34.259.071 17 | 25.810.539 65 |

RÉCAPITULATION (suite)

| | 1865 | 1866 | 1867 | 1868 | 1869 |
|---|---|---|---|---|---|
| Dépenses ordinaires | 5.865.482 24 | 5.937.381 25 | 6.087.994 64 | 6.424.539 53 | 6.598.845 16 |
| Dépenses extraordinaires | 11.422.300 78 | 10.224.095 39 | 14.799.933 90 | 9.394.179 08 | 8.378.047 39 |
| Dépenses supplémentaires | 3.567.615 61 | 2.660.848 » | 1.374.180 13 | 1.461.206 33 | 1.253.991 94 |
| Total des dépenses | 20.855.398 63 | 18.822.324 64 | 22.262.108 67 | 17.279.924 96 | 16.230.884 49 |

### RÉCAPITULATION (suite)

| | 1870 | 1871 | 1872 | 1873 | 1874 |
|---|---|---|---|---|---|
| Dépenses ordinaires | 6.254.782 45 | 6.086.141 92 | 6.239.996 38 | 6.557.767 47 | 7.071.143 67 |
| Dépenses extraordinaires | 5.996.702 87 | 6.487.157 » | 6.416.896 43 | 6.469.737 47 | 7.137.435 64 |
| Dépenses supplémentaires | 7.033.555 38 | 2.310.430 62 | 774.570 43 | 1.106.428 23 | 1.134.200 33 |
| Total des dépenses | 19.285.040 70 | 14.883.729 54 | 13.431.464 24 | 14.133.933 17 | 15.342.779 64 |

## CANAL DE MARSEILLE

### RECETTES

| | |
|---|---|
| Produit des eaux | 17.381.523 86 |
| Taxe additionnelle sur les farines | 31.594.296 52 |
| Cinq centimes additionnels au principal des quatre contributions | 5.482.009 06 |
| Décime d'Octroi | 1.258.511 24 |
| Emprunts et remaniements | 56.976.878 51 |
| Contributions aux frais d'établissement de rigoles | 1.968.748 32 |
| Avances des propriétaires pour les mêmes travaux | 379.471 88 |
| Contributions aux frais d'établissement des conduites en ville | 2.203.894 97 |
| Réintégration des consignations versées pour occupation de terrain | 54.918 73 |
| Vente de matériel hors de service | 405.926 15 |
| Vente de parcelles de terrain acquises pour le Canal | 20.928 67 |
| Recettes diverses, bénéfice sur les emprunts | 562.551 25 |
| Total des recettes | 118.289.659 16 |

### DÉPENSES

| | | |
|---|---|---|
| Travaux de toute nature, indemnité pour cessions de terrain | 45.039.178 22 | |
| Entretien et frais de personnel | 7.570.688 87 | |
| Remboursements d'emprunts | 42.134.630 19 | |
| Intérêts des sommes empruntées | 34.590.625 96 | |
| Remboursement d'avances | 314.710 81 | |
| Remboursement de contributions pour concessions annulées (territoire) | 11.840 50 | |
| Remboursement de contributions pour concessions annulées (ville) | 1.445 » | |
| Remboursement des redevances indûment perçues | 21.013 18 | |
| Total des dépenses | 129.684.132 73 | 129.684.132 73 |
| Excédant de dépenses couvert par les fonds généraux | | 11.394.473 57 |

GRANDS TRAVAUX EXÉCUTÉS PAR LA VILLE DE MARSEILLE DE 1855 A 1874

| NATURE DES TRAVAUX | DATES | DÉPENSE TOTALE | CONCOURS DE LA VILLE | OBSERVATIONS |
|---|---|---|---|---|
| **Ancien Lazaret**<br>—<br>L'ancien Lazaret de Marseille, transporté actuellement au Frioul, était situé sur une montagne très-élevée, bordant le rivage de la mer, et atteignant sur certains points jusqu'à 30 mètres de hauteur. Il occupait une superficie de 250,000 mètres carrés. La montagne entière a été déblayée, et les terres provenant de cet immense déblai, (1.800.000 mètres cubes), ont été employées à former de grands atterrissements à la suite de l'emplacement déblayé.<br>L'ensemble des conquêtes ainsi réalisées par ce double mouvement de terre, présente une superficie de 800,000 mètres, occupée de la manière suivante :<br>Quais des nouveaux ports de la Joliette et d'Arenc........ 110.000 mètres.<br>Places et voies municipales.......... 230.000 id.<br>Constructions diverses............ 460.000 id.<br>Total égal............. 800.000 mètres.<br>Ce vaste emplacement a la forme d'un quadrilatère irrégulier ayant pour côtés : le boulevard des Dames, au sud ; les quais des nouveaux ports et des Docks, à l'ouest ; la jetée dite de l'Attaque, au nord, et la route nationale, à l'est.<br>Les voies publiques ouvertes sur ces terrains sont très-spacieuses. La plus petite rue a 15 mètres de largeur ; d'autres ont été portées à 18 et 20 mètres. On a donné 25 mètres à la voie principale, établie dans le prolongement du bel alignement de la rue d'Aix, de la rue de Rome et du Prado, dont le développement n'a pas moins de 7 kilomètres de longueur. | 1855—1861 | 23.928.476 09 | 5.571.732 06 | La différence entre ces deux sommes, 18.356.743 fr. 18 c., a été payée :<br>Par l'Etat............... 3.000.000 »<br>Par la vente des terrains.. 15.356.743 13<br>Total égal....... 18.356.743 13<br>Sur les 5.571.732 fr. 06 c. avancés par la Ville, l'Etat a consenti à rembourser 2.500.000 fr. Le concours net de la Ville n'est donc que de 3.071.732 fr. 06 c. |
| **Rue de la République**<br>—<br>Une grande partie de l'ancienne ville était bâtie sur un mamelon de 36 mètres de hauteur, situé entre la | 1860—1868 | 40.594.681 » | 16.136.066 » | Cette somme est indiquée dans le rapport de M. Dufaur, sur la situation financière de la Ville, publiée en 1866, page 22.<br>Le surplus de la dépense a été couvert par la vente des terrains disponibles et par une subvention de l'Etat. |
| *A reporter*........... | | 64.523.157 09 | 21.707.798 06 | |

GRANDS TRAVAUX EXÉCUTÉS PAR LA VILLE DE MARSEILLE DE 1855 A 1874 (suite)

| NATURE DES TRAVAUX | DATES | DÉPENSE TOTALE | CONCOURS DE LA VILLE | OBSERVATIONS |
|---|---|---|---|---|
| *Report*........... | | 64.523.157 09 | 21.707.798 06 | |
| Cannebière, le quai des Augustins et les nouveaux ports. Le 9 novembre 1860, M. Lagarde, Maire de Marseille, soumit à l'Empereur, qui n'hésita pas à l'approuver, un projet tendant à niveler ce mamelon et à établir, sur son emplacement, une seule voie de 25 mètres de largeur, se dirigeant du quai des Augustins à la Joliette.<br>Pour l'exécution de ce projet, la Ville a dû démolir 935 maisons. 38 rues ont complètement disparu et 23 ont été plus ou moins atteintes.<br>La dépense totale de cette importante opération s'est élevée à 40,594,681 fr., répartie ainsi qu'il suit :<br>Montant de l'expropriation.......... 33.571.531 fr.<br>Travaux de mise en état ........... 6.000.000 id.<br>Indemnité pour la Manutention militaire, située rue Sainte-Claire..... 557.000 id.<br>Secours aux locataires indigents..... 200.000 id.<br>Honoraires des avocats, avoués et notaires........................ 127.000 id.<br>Frais d'études du projet............ 68.260 id.<br>Indemnités diverses................ 70.890 id.<br>Total.................. 40.594.681 fr.<br>La construction de cette grande voie en ligne droite raccourcit la distance de la Cannebière à la Joliette de 916 mètres. La rue de la République n'a, en effet, que 1.054 mètres de longueur et le parcours par les quais de l'Hôtel-de-Ville, de Saint-Jean et de la Joliette, s'étendait sur une longueur de 1.970 mètres. | | | | |
| **Rue Noailles**<br>Depuis l'ouverture du chemin de fer de Marseille à Avignon et à Paris, le charroi incessant des marchandises transportées du port à la gare, ne pouvait plus s'effectuer sans danger par la rue Noailles, déjà encombrée par le | 1860—1862 | 12.800.000 » | 6.842.446 » | La vente des hors-lignes et une subvention de l'Etat ont comblé la différence entre la somme dépensée par la Ville et le total de l'opération. |
| *A reporter*........... | | 77.323.157 09 | 28.050.244 06 | |

GRANDS TRAVAUX EXÉCUTÉS PAR LA VILLE DE MARSEILLE DE 1855 À 1874 (suite)

| NATURE DES TRAVAUX | DATES | DÉPENSE TOTALE | CONCOURS DE LA VILLE | *OBSERVATIONS* |
|---|---|---|---|---|
| *Report*............ | | 77.323.157 09 | 28.030.244 06 | |
| mouvement très-actif des piétons et des voitures ; l'Administration municipale résolut de porter la largeur de cette rue de 8 à 30 mètres.<br>Cette entreprise, discutée pendant cinq ans dans le sein du Conseil municipal, fut enfin commencée en 1860. Les travaux de démolition et de reconstruction furent conduits avec vigueur et en moins de deux ans, la belle voie qui relie si heureusement la Cannebière aux Allées, était ouverte à la circulation. | | | | |
| **Cours Lieutaud** | 1860—1866 | 6.614.638 » | 6.614.638 » | Examen du Rapport de M. Dufaur, par M. Bernex, 1866, page 43. |
| Le cours Lieutaud, construit depuis quelque temps déjà avait 20 mètres de largeur depuis le boulevard Baille jusqu'au boulevard de Rome ; mais il ne communiquait avec ce dernier boulevard qu'au moyen d'une petite rue de 5 mètres, désignée sous le nom de rue *Joli-Bourg*. Diverses maisons et une chapelle faisaient obstacle à l'ouverture complète de la voie ; les maisons et la chapelle ont été acquises par la Ville, et le cours Lieutaud, prolongé d'un côté jusqu'au boulevard de Rome et de l'autre jusqu'à la rue Noailles, facilite de la manière la plus heureuse les communications dans cette partie de la Ville. | | | | |
| **Boulevard Baille** | 1860—1866 | 1.257.233 » | 1.257.233 » | Examen du Rapport de M. Dufaur, par M. Bernex, page 43. |
| Des spéculateurs avaient ouvert un magnifique boulevard ayant 30 mètres de largeur, entre le ruisseau de Jarret et la rue de Lodi. Leur projet était de prolonger cette voie jusqu'à la place Castellane, et c'est dans ce but qu'ils avaient conservé, comme direction, l'axe de l'obélisque qui décore la place. Mais arrivés à la hauteur de la rue Perrin-Solliers, c'est-à dire à 225 mètres de la place Castellane, ces entrepreneurs avaient dû s'arrêter par | | | | |
| *A reporter*............ | | 85.197.028 09 | 35.912.115 06 | |

GRANDS TRAVAUX EXÉCUTÉS PAR LA VILLE DE MARSEILLE DE 1855 A 1874 (suite)

| NATURE DES TRAVAUX | DATES | DÉPENSE TOTALE | CONCOURS DE LA VILLE | OBSERVATIONS |
|---|---|---|---|---|
| *Report*............ | | 85.197.028 09 | 35.912.115 06 | |
| suite de l'opposition des propriétaires qui n'avaient pas voulu leur céder les terrains nécessaires pour achever leur œuvre. Depuis 15 ans, cette grande voie était sans issue, lorsque la Municipalité obtint, soit de gré à gré, soit par expropriation, la cession de ces terrains, et put ainsi prolonger le boulevard jusqu'à la place Castellane. | | | | |
| **Rue Rouvière** (*Ancienne rue Saint-Ferréol-le-Vieux*) | 1864—1866 | 1.549.451 24 | 1.549.451 24 | |
| La rue Saint-Ferréol-le-Vieux, établissant les communications les plus directes entre le centre de la rue de Rome, les quartiers de la Plaine et des Allées de Meilhan, et donnant accès au marché le plus important de la Ville, n'avait que 4 mètres de largeur. L'Administration municipale, encouragée par le succès des améliorations déjà tentées, entreprit l'élargissement de cette rue et vendit, comme pour la rue Noailles, les hors-lignes, en sorte que les travaux ne lui coûtèrent que 1.500.000 fr. environ, et la rue Saint-Ferréol-le-Vieux, agrandie, reçut le nom du magistrat qui avait pris une part si intelligente et si active à la transformation de la Ville. | | | | |
| **Chemin de la Corniche** | 1860—1866 | 3.669.585 17 | 3.669.585 17 | Cette dépense se divise ainsi :<br>1° Jonction du cours Bonaparte et du boulevard de la Corderie.................... 1.179.936 17<br>2° Chemin de la Corniche... 2.489.649 »<br>Total............ 3.669.585 17 |
| En 1848, l'Administration municipale avait employé les ouvriers des ateliers nationaux à l'ouverture d'un chemin destiné à relier l'extrémité du Prado au village d'Endoume, en côtoyant la mer. En 1860, cette belle et pittoresque promenade a été prolongée : d'une part, jusqu'à l'extrémité de la Corderie, qui débouche dans la rue Grignan et sur le cours Bonaparte, et d'autre part, jusqu'au chemin de Montredon, en deçà du parc Borély. | | | | |
| *A reporter*............ | | 90.414.064 50 | 41.141.151 47 | |

GRANDS TRAVAUX EXÉCUTÉS PAR LA VILLE DE MARSEILLE DE 1855 A 1874 (suite)

| NATURE DES TRAVAUX | DATES | DÉPENSE TOTALE | CONCOURS DE LA VILLE | OBSERVATIONS |
|---|---|---|---|---|
| *Report*............ | | 90.414.064 50 | 41.141.151 47 | |
| Prolongement de la rue Estelle........................ | | 255.287 » | 255.287 » | |
| Colline Bonaparte.................................... | | 151.625 » | 151.625 » | |
| Boulevard de l'Observatoire.......................... | | 322.957 » | 322.957 » | |
| **Monuments** | | | | |
| Palais de la Bourse.................................. | | 8.143.192 » | 2.266.180 » | |
| Hôtel de la Préfecture............................... | | 9.000.000 » | 2.300.000 » | |
| Abords de l'hôtel de la Préfecture................... | | 2.428.954 » | 1.745.419 » | La vente des terrains provenant des hors-lignes a produit : 638.535 fr. et a réduit la dépense à 1.745.419 fr. |
| Cathédrale........................................... | | 10.080.499 » | 5.000.000 » | |
| Château Borély....................................... | | 3.131.432 » | 3.121.432 » | |
| Palais de Longchamp.................................. | | 6.187.509 » | 6.187.509 » | |
| Palais de Justice.................................... | | 1.772.000 » | » » | |
| Abords du Palais..................................... | | 757.024 » | 757.024 » | |
| Bibliothèque et Ecole des Beaux-Arts................. | | 1.597.421 » | 1.597.421 » | |
| Eglise de Saint-Vincent-de-Paul...................... | | 1.432.000 » | 732.000 » | |
| Eglise de Saint-Michel............................... | | 688.341 » | 688.341 » | |
| Chapelle de Notre-Dame-de-la-Garde................... | | 2.000.000 » | 25.740 » | |
| Faculté des Sciences. (Monument, matériel, instruments, etc.)...... | | 866.968 » | 866.968 » | |
| Observatoire d'astronomie............................ | | 160.000 » | 160.000 » | |
| Ecoles communales, salles d'asile.................... | | 1.353.218 » | 1.353.218 » | |
| **Totaux**............ | | 140.282.491 50 | 68.172.272 47 | |

# MONOGRAPHIES

DES

# PRINCIPALES BRANCHES DU COMMERCE ET DE L'INDUSTRIE DE MARSEILLE

---

## CÉRÉALES

Le commerce des céréales a été soumis à bien des régimes. Le dernier, connu sous le nom d'*Échelle mobile*, ancien en Angleterre, où il remonte au règne d'Élisabeth, a été essayé en France en 1806, puis remanié par les lois du 16 juillet 1819, du 4 juillet 1821, du 20 octobre 1830 et du 15 avril 1832. Après avoir bien constaté, au prix de souffrances sans cesse renaissantes, son impuissance à conjurer les disettes qui, même dans les pays les mieux favorisés, reviennent avec une fatale périodicité, on s'est décidé, à la suite de l'enquête de 1859, à abandonner cette aberration funeste et à demander à la liberté la sécurité que la réglementation et la protection n'avaient pu donner à aucune époque.

Cette loi de 1832, dont nous croyons devoir rappeler ici les dispositions générales, divisait la France en quatre zones. Dans cette division, ayant pour base le prix de revient *présumé* des céréales, les départements méditerranéens appartenaient à la première zone, et c'est d'après les différences de ce même prix de revient *présumé*, résultant du climat et des aptitudes du sol, qu'étaient établis des droits en rapport avec les différentes classes.

Les droits étaient de deux natures : les uns devant protéger la production nationale; les autres, la consommation intérieure. Ils s'établissaient au moyen de marchés régulateurs, au nombre de 28 pour toute la zone frontière. A la fin de chaque mois, le Ministre de l'Agriculture constatait les prix officiels et, prenant pour base le cours moyen des trois derniers marchés, il en formait une moyenne générale par classe lorsqu'elle était unique, et par section, lorsqu'une classe se subdivisait elle-même.

Ces cours servaient à régler les droits d'importation et d'exportation.

Le point de départ était le moment où les arrivages n'avaient à payer qu'un simple droit de balance; on supposait alors, d'un côté, que le prix de vente à l'intérieur

couvrait et au-delà les frais de production; et, de l'autre, que le blé était assez cher pour faire craindre une disette. Lorsque l'hectolitre de froment coûtait 28 fr. dans la première classe, 26 fr. dans la seconde, 24 fr. dans la troisième, 22 fr. dans la quatrième classe, l'importation était permise par toute espèce de navires au simple droit de 25 c. Cette tolérance subsistait tout le temps que les prix se maintenaient à ce niveau ou qu'ils s'élevaient au-dessus. S'ils venaient à baisser de 1 fr. par chaque classe, l'importation par navire français était encore permise au droit de 25 c.; mais, par navires étrangers, chaque hectolitre acquittait 1 fr. 50 c. Lorsque le blé tombait à 23 fr. dans la première classe, à 21 fr. dans la seconde, à 19 fr. dans la troisième, à 17 fr. dans la quatrième classe, chaque franc de baisse élevait les tarifs de 1 fr. 50 c.

Cette rapide analyse démontre suffisamment la complication du mécanisme de l'Echelle mobile à l'importation.

Ce mécanisme était simplifié, lorsqu'il s'agissait de l'exportation : on prenait alors comme extrême limite les prix de 25 fr. dans la première classe, de 23 dans la seconde, de 21 fr. dans la troisième et de 19 fr. dans la quatrième classe. Lorsque le blé se maintenait au-dessous de ces chiffres, les cours étant, supposait-on, à peine rémunérateurs pour la culture, la sortie des grains pouvait avoir lieu moyennant le simple droit de balance. Mais, lorsque les mercuriales s'élevaient au delà, pour empêcher les blés de sortir, on ajoutait, au droit de 25 c. par hectolitre, une surtaxe de 2 fr. par chaque franc de hausse.

Pour les farines, le droit d'importation était à peu près triple de celui des grains; il doublait seulement à l'exportation par chaque quintal métrique.

Les grains inférieurs : seigle, avoine, orge, maïs, sarrasin, se réglaient, à l'entrée et à la sortie, proportionnellement aux droits levés sur les froments.

Telle était, en résumé, l'économie de ce système qui, pendant quarante années, sans protéger le producteur ni le consommateur, sans prévenir l'avilissement des prix, sans nous mettre à l'abri des disettes, apportait au commerce international une entrave dont le port de Marseille avait à souffrir particulièrement, au milieu du malaise général qui en était la conséquence fatale, inévitable.

En présence du déficit de la moisson de 1853, un décret suspendit la loi de 1832 qui fut remise en vigueur six ans après, au mois de juin 1859, bien que la période d'expérience qui était tentée, malgré la bonne récolte de 1857, ne dut expirer que le 30 septembre. Mais, au moment de la guerre d'Italie, le gouvernement jugeait inopportunes les discussions qu'allait soulever la réforme d'un régime depuis longtemps condamné.

En effet, les vices de l'Échelle mobile frappaient à ce point les moins clairvoyants, elle était en opposition si formelle avec le sentiment public, que les considérants du décret du 7 mai qui la rétablissait, déclarèrent que ce n'était *qu'à titre provisoire.*

Très provisoire, il est vrai, car les circonstances rendirent nécessaire, dès l'année suivante, une nouvelle suspension des droits variables à l'importation. Le péril était grand; chaque jour de retard l'aggravait encore. Le commerce anglais faisait des achats considérables, tandis que celui de Marseille était hésitant; il ne faut point s'en étonner : le prix régulateur de la fin de juillet 1860 étant, dans la première classe, de 20 fr. 68 c., le droit était alors, sur notre place, de 7 fr. 75 c.

Enfin, le Conseil d'État, saisi de la question, ouvrit une enquête dont le résultat fut la présentation d'un projet de loi au Corps Législatif, portant suppression de l'Échelle mobile.

L'Angleterre nous avait, depuis longtemps, précédés dans cette voie; la seule à suivre, d'ailleurs, après les réformes douanières qui modifiaient si profondément le système économique de la France. Dès 1839, le rappel de la loi sur les grains était poursuivi, chez nos voisins, avec acharnement par Richard Cobden qui constituait à Manchester l'*Anti-con-law-league;* et après cinq années de luttes ardentes et d'*agitation* nationale, Robert Peel faisait abroger par la Chambre des Communes l'antique législation des céréales, ouvrant aux ports anglais les cargaisons de Taganrock, d'Odessa, de Constantinople, d'Alexandrie, de Danzig, de Mémel, de Riga, de New-York, de Philadelphie, de Boston et de Chicago; ce qui permettait à notre pays, en 1856 et 1857, de recourir aux entrepôts britanniques pour combler le déficit de deux mauvaises récoltes.

Les adversaires, — en très-petit nombre, — du régime de liberté qui allait être inauguré chez nous, objectaient que cette réforme, en apportant sur nos marchés, en masses considérables, les blés de la Russie méridionale et des États-Unis, ruinerait notre culture des céréales et nous mettrait à la merci de l'étranger pour notre approvisionnement. Ils oubliaient, sans doute, combien de fois, sous tous les régimes, — prohibitifs ou seulement restrictifs, — en vertu desquels, au sujet de l'alimentation publique, l'autorité prétendait jouer un rôle providentiel, on a dû avoir recours, au dernier moment à la production des contrées plus fécondes ou dégagées des entraves fiscales que ne nous a jamais ménagées une sollicitude maladroite. Ainsi, sans remonter au delà, sous le régime de l'Échelle mobile, de 1816 à 1855, l'excédant des importations sur les exportations, a été en moyenne, par année :

| | | |
|---|---|---|
| De 1816 à 1825 de ....... | 552,707 | hectolitres. |
| De 1826 à 1835 de ....... | 829,936 | id. |
| De 1836 à 1845 de ....... | 440,642 | id. |
| De 1846 à 1855 de ....... | 1,373,333 | id. |

soit une moyenne générale annuelle de 799,160 hectolitres.

Nous préciserons en disant qu'en 1847 seulement, la France avait tiré de l'Étranger 15 millions d'hectolitres, et de 1854 à 1857, plus de 25 millions.

Cependant, on croyait avoir tout prévu par cette législation et prévenu toute occasion de recourir à ces mesures de circonstance qui, alors même qu'elles peuvent être devenues nécessaires, « sont toujours fâcheuses en matière de subsistance, parce qu'elles sèment l'alarme (1). »

L'expérience a démontré trop souvent que tout n'avait pas été prévu par les créateurs de la loi du 15 avril 1832, lesquels, il faut le reconnaître, ne s'étaient fait aucune illusion sur la valeur de leur œuvre; car, cette même loi, faite pour un an et prorogée en 1833, n'était pas encore considérée comme définitive.

Les protectionnistes redoutaient aussi une baisse considérable du prix des blés, provenant de la concurrence qui nous serait faite par les pays producteurs, ignorant que la Belgique, la Hollande, la Suisse, d'une manière permanente, et incidemment l'Italie, l'Espagne et le Portugal achètent à ces pays des quantités importantes pour combler le déficit de leurs récoltes, et que ce mouvement général qu'on peut évaluer à plus de 40 millions d'hectolitres, a, par une loi naturelle, nivelé le prix des blés étrangers avec le prix des pays consommateurs, déduction faite des frais de transport et des bénéfices du commerce.

Nous n'insisterons pas davantage. D'ailleurs, au moment même où ces objections se produisaieut, les faits se chargeaient de les combattre victorieusement. En effet, pendant toute l'année 1859, les mercuriales de la Mer Noire et des provinces danubiennes avaient été beaucoup plus fortes que les mercuriales de notre pays. Au mois de Mars, le blé valait, à Odessa, de 13 à 17 fr. l'hectolitre; à Galatz, de 12 à 15 fr.; à Alexandrie d'Égypte, de 11 à 12 fr.; à Dantzig, sur la Baltique, de 12 à 17 fr.; à New-York, aux États-Unis, de 19 à 25 fr.; à la même époque, d'après le tableau régulateur, le froment valait, en France, un peu plus de 15 fr. l'hectolitre. Les deux extrêmes étaient Marseille et Verdun; à Marseille, le blé se cotait 19 fr. 33 c. l'hectolitre, un peu plus cher qu'à Dantzig, mais beaucoup moins cher qu'à New-York.

« La liberté du commerce des grains, liberté sans restrictions et sans limites, « n'est pas seulement le meilleur préservatif contre la famine, mais c'est aussi le « plus sûr moyen d'en atténuer les souffrances, quand elle a frappé la population. » Cet axiome économique formulé par Adam Smith, a été enfin reconnu par la loi du 15 juin 1861, que la Chambre de Commerce de Marseille a appelé, avec raison, une loi prévoyante (2).

Au moment de la suppression de l'Échelle mobile, un déficit considérable, sans

(1) Rapport présenté, au mois d'avril 1859, aux sections réunies des Finances et du Commerce, au Conseil d'État

(2) Rapport du 20 mai 1862, au Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics.

précédent dans nos annales commerciales, se produisait dans la récolte de la France. Mais, ce déficit que les statistiques portaient à 15 millions d'hectolitres, se trouvait immédiatement comblé. Dès le mois de juillet 1861, les opérations d'achat avaient commencé et, au mois de décembre suivant (1), près de 6 millions d'hectolitres de blé dont une partie fournie par de nouveaux producteurs (le Palatinat, la Hongrie et plusieurs provinces Allemandes), et détournée des marchés anglais toujours affamés, étaient entrés dans le port de Marseille.

Cette importation extraordinaire, à laquelle on était loin de s'attendre, fut arrêtée en partie par la baisse sensible qu'elle produisit; mais, le danger était conjuré, moindre en 1862, il le fut encore dans des conditions aussi favorables.

Cependant, pour les partisans de l'Echelle mobile, la démonstration des avantages, aux jours d'abondance, du système libéral proclamé par la loi du 15 Juillet 1861, n'avait pas encore été faite. L'année 1863 a posé et résolu affirmativement la question sous ce nouveau point de vue. Malgré une production territoriale dépassant largement les besoins de la consommation, — car les statistiques l'ont portée au chiffre énorme de 115 millions d'hectolitres, — le port de Marseille n'en a pas moins reçu trois millions huit cent mille hectolitres de tous grains.

Il faudrait se reporter aux années les plus mauvaises, pour constater une importation pareille, qui aurait été déposée, si l'Italie, pour combler son déficit, n'avait été chercher en Orient les chargements qui nous étaient destinés. Et, comme si l'excellence de la nouvelle législation avait besoin d'être une fois de plus consacrée en 1864, alors que les réserves de l'année précédente n'étaient point encore taries, malgré une production inespérée, Marseille recevait encore trois millions deux cent mille hectolitres de céréales.

L'agriculture nationale n'avait point souffert de cette concurrence étrangère, ses produits trouvant un facile débouché dans les contrées qui leur étaient librement ouvertes.

Quoiqu'il en soit, lorsqu'en 1865, la récolte indigène dépassant dans son ensemble, le niveau de la consommation, augmenta encore les réserves non complétement épuisées des deux fécondes années précédentes et fit fléchir le prix des blés, les adversaires de la liberté commerciale, oubliant que, sous le régime des zones et de l'Échelle mobile, de 1825 à 1826, de 1833 à 1834, de 1849 à 1850, ce prix avait atteint un plus grand avilissement, firent entendre de nouvelles doléances et réclamèrent à grands cris d'être replacés sous le joug dont seuls, paraît-il, ils ne comprenaient pas tout le poids.

(1) La Mer Noire n'étant navigable que pendant les mois d'avril, mai, juin, juillet, août, septembre, octobre et novembre, les arrivages à Marseille commencent en juin et finissent en janvier.

Marseille, où le commerce des grains prenait déjà un accroissement considérable, grâce aux arrivages des blés exotiques, et qui se trouve placée dans une situation meilleure que Gênes et Livourne, soit comme lieu d'Entrepôt, soit comme marché de consommation, devait s'émouvoir de ses plaintes. Aussi, la Chambre de Commerce protesta-t-elle avec énergie auprès du Ministre de l'Agriculture, du Commerce et des travaux publics, contre des appréciations inexactes qui portaient une atteinte très grave, non seulement aux intérêts du premier port de la Méditerranée dont elle est la gardienne vigilante, mais encore à de grands intérêts généraux.

Une enquête eut lieu en 1866. Cette enquête démontra, conformément à l'opinion émise par la Chambre de Commerce de Marseille, que le nouveau régime ne devait pas être rendu responsable des souffrances de l'agriculture, et que l'avilissement du prix, dont se plaignaient les producteurs de grains, avait sa raison d'être dans la surabondance des récoltes plutôt que dans nos importations. En conséquence, il ne fut apporté aucune modification à la loi du 15 juin 1861.

En 1869, la même question fut de nouveau soulevée, et la Chambre de Commerce soumit au gouvernement les observations suivantes :

« La France a été, en trois ans (1867–1868–1869) tributaire de l'étranger de plus de 20 millions d'hectolitres de blés, soit en moyenne 7 millions d'hectolitres par an, sur lesquels 86 0/0 de la totalité, ont été introduits par le port de Marseille.

« Quelle que soit l'importance de ces quantités (1) il faudra bien, cependant, les considérer comme insignifiantes, si on les compare à celles qui sont nécessaires pour la consommation annuelle du blé en France, consommation qui est d'environ 95 millions d'hectolitres. »

Il résulte de ces faits :

D'une part, que, dans les temps de pénurie, le pays ne peut guère compter que sur le commerce de Marseille pour remplir les vides de sa production ; de l'autre que, dans les années où, avec ses propres ressources, il pourra, dans l'ensemble, subvenir à ses besoins, les importations de notre port seront tellement réduites que l'agriculture indigène n'en pourra prendre ombrage.

Cependant, la loi de 1861 était sérieusement menacée, du moins dans celles de ses dispositions qui avaient pour objet l'admission temporaire des grains étrangers, en franchise de droit, pour être réexportés en farines par tous les ports et frontières de la France.

(1)

| | | |
|---|---|---|
| 1867 | 8,581,800 | hectolitres. |
| 1868 | 10,486,200 | id. |
| 1869 | 1,280,100 | id. |
| | 20,348,100 | hectolitres. |

Les adversaires de cette loi demandaient que la farine ne pût être réexportée que par un des ports de la région par laquelle avait eu lieu l'introduction du blé étranger.

« Une pareille exigence, répondait la Chambre de Commerce, avait sa raison « d'être au temps de la protection. L'Échelle mobile et le cortége de restrictions « qui marchait à sa suite, à savoir : la division de la France en zones, la différence « des droits d'entrée d'une zone à l'autre, l'obligation de l'identique, enfin la limi- « tation du périmètre par lequel le produit fabriqué devait aller à l'étranger, toutes « ces mesures formaient un ensemble complet, dont les différentes parties étaient « parfaitement coordonnées entre elles. L'édifice tout entier devait s'écrouler du « moment qu'une seule pierre en serait détachée. C'est ce qui est arrivé en 1861. « L'Échelle mobile, disparaissant, avait emporté tout le reste avec elle.

« Si, ce que nous ne pouvons croire, ajoutait la Chambre de Commerce, on prenait « la fatale résolution de faire, dans la voie de la liberté, un pas en arrière, on serait « nécessairement ramené aux errements d'autrefois, et c'est ainsi qu'avec l'admission « temporaire restreinte, la force même des choses devrait faire également revivre « ces pratiques administratives, qui avaient soulevé de si vives et de si légitimes « réclamations. Or, le commerce des grains et l'industrie de la meunerie, qui n'ont « point oublié, il s'en faut, les tracasseries de toutes sortes auxquelles ils étaient alors « exposés, avaient espéré que le régime de la liberté commerciale ne les condamnerait « pas de nouveau à de pareilles épreuves. »

Les événements de 1870 suspendirent l'examen de cette question; mais, en 1873, le gouvernement en reprit l'étude et crut devoir, par un décret du 18 octobre, modifier l'article 3 du décret du 25 août 1861, relatif à l'admission temporaire des blés étrangers destinés à la mouture.

La Chambre de Commerce s'empressa de protester contre cette décision qui portait un réel préjudice au commerce et à l'industrie de notre ville. La société pour le développement et la défense de commerce et de l'industrie intervint, et soumit au gouvernement les observations les plus fondées, tendant à faire rapporter le décret du 18 octobre. Mais, jusqu'à ce jour, les efforts réunis de ces représentants autorisés du commerce de Marseille n'ont pu aboutir.

Nous donnons ci-après deux tableaux récapitulatifs faisant connaître les quantités de grains importées ou exportées depuis vingt ans.

Il résulte de l'examen de ces tableaux que, pendant la période quinquennale qui a précédé la loi du 15 juin 1861, et en y comprenant même les années 1862 et 1863, il a été importé à Marseille, en moyenne, 4,130,000 hectolitres de grains; et que, pendant la période suivante, soit de 1864 à 1873, cette moyenne s'est élevée à 6,449,000 hectolitres par année.

Quant aux exportations, la première moyenne est de 738,000 hectolitres, et la seconde de 681,000 hectolitres.

## QUANTITÉ DES CÉRÉALES, GRAINS, ETC., IMPORTÉS DE TOUS LES PAYS, ALGÉRIE COMPRISE, PAR LE PORT DE MARSEILLE

| ANNÉES | FROMENT | | SEIGLE | | MAIS | | ORGE | | AVOINE | | TOTAUX | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | hectolitres | litres | hectolitres | litres | hectolitres | litres | hectolitres | litres | hectolitres | litres | hectolitres | litres |
| 1854 | 3.152.713 | 40 | 110.541 | 15 | 159.407 | 26 | 323.591 | 05 | 82.492 | 30 | 3.828.745 | 16 |
| 1855 | 2.181.019 | 73 | 20.040 | 36 | 237.168 | 94 | 171.425 | 99 | 47.468 | 87 | 2 657.123 | 89 |
| 1856 | 5.128.000 | 91 | 38.043 | 94 | 588.794 | 44 | 228.065 | » | 191.872 | 54 | 6.174.776 | 83 |
| 1857 | 4.237.368 | » | 230.559 | » | 795.219 | » | 345.300 | » | 325.616 | » | 5.934.062 | » |
| 1858 | 3.378.769 | » | 46.008 | » | 178.294 | » | 453.836 | » | 883.829 | » | 4.940.731 | » |
| 1859 | 1.744.793 | » | 11.342 | » | 218.064 | » | 526.031 | » | 687.663 | » | 3.187.893 | » |
| 1860 | 1.389.840 | » | 7.856 | » | 152.642 | » | 23.904 | » | 50.475 | » | 1.624.717 | » |
| 1861 | 3.856.824 | » | 21.024 | » | 194.111 | » | 85.599 | » | 213.184 | » | 4.370.742 | » |
| 1862 | 4.466.085 | 53 | 13.381 | 82 | 98.931 | 94 | 163.773 | 33 | 207.464 | 71 | 4.949.637 | 33 |
| 1863 | 3.429.147 | 37 | 185.406 | 06 | 79.045 | 83 | 19.670 | » | 12.378 | 43 | 3.725.647 | 69 |
| 1864 | 2.902.580 | 26 | 730 | 30 | 191.788 | 89 | 96.066 | 67 | 60.192 | 16 | 3.251.858 | 28 |
| 1865 | 2.394.986 | 84 | 5.103 | 03 | 168.823 | 61 | 95.816 | 67 | 531.111 | 76 | 3.195.841 | 91 |
| 1866 | 3.043.206 | 58 | 4.753 | 03 | 97.212 | 50 | 82.685 | » | 683.486 | 27 | 3.911.343 | 38 |
| 1867 | 7.411.798 | 68 | 5.619 | 70 | 62.654 | 17 | 217.205 | » | 620.950 | 98 | 8.318.428 | 53 |
| 1868 | 10.387.851 | 32 | 51.771 | 21 | 154.391 | 67 | 291.541 | 67 | 912.232 | 94 | 11.797.808 | 81 |
| 1869 | 4.696.596 | 05 | 1.518 | 18 | 219.886 | 11 | 142.115 | » | 341.472 | 55 | 5.401.587 | 89 |
| 1870 | 5.227.618 | 42 | 8.371 | 21 | 678.327 | 78 | 542.591 | 67 | 1.349.062 | 75 | 7.800.971 | 83 |
| 1871 | 7.475.022 | 37 | 4.645 | 45 | 62.658 | 33 | 169.236 | 67 | 1.279.672 | 55 | 8.991.235 | 37 |
| 1872 | 4.192.406 | 57 | » | » | 150.794 | 44 | 72.958 | 33 | 433.635 | 29 | 4.849.794 | 63 |
| 1873 | 5.340.592 | 11 | 1.406 | 06 | 500.454 | 17 | 208.356 | 67 | 926.209 | 80 | 6.977.018 | 81 |
| 1874 | 5.983.669 | 74 | 100.089 | 39 | 215.570 | 83 | 544.921 | 67 | 1.058.401 | 96 | 7.902.653 | 59 |

## QUANTITÉ DES CÉRÉALES, GRAINS, ETC., EXPORTÉS DU PORT DE MARSEILLE

| ANNÉES | FROMENT | | SEIGLE | | MAIS | | ORGE | | AVOINE | | TOTAUX | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | hectolitres | litres | hectolitres | litres | hectolitres | litres | hectolitres | litres | hectolitres | litres | hectolitres | litres |
| 1854 | 693.925 | 91 | 32.913 | 60 | 140.386 | 10 | 40.770 | 90 | 1.677 | 80 | 909.675 | 31 |
| 1855 | 219.676 | 40 | 3.793 | 60 | 137.031 | 50 | 33.259 | 26 | 3.239 | 07 | 396.999 | 83 |
| 1856 | 620.201 | 19 | 14.000 | 80 | 87.636 | 15 | 109.707 | 56 | 96.017 | 93 | 927.563 | 63 |
| 1857 | 1.269.882 | » | 48.735 | » | 229.079 | » | 206.875 | » | 32.839 | » | 1.787.410 | » |
| 1858 | 786.512 | » | 10.747 | » | 84.500 | » | 243.875 | » | 22.713 | » | 1.148.812 | » |
| 1859 | 260.220 | » | 6.120 | » | 126.832 | » | 393.822 | » | 134.750 | » | 921.744 | » |
| 1860 | 189.545 | » | 7.623 | » | 28.603 | » | 87.455 | » | 28.423 | » | 291.649 | » |
| 1861 | 220.148 | » | 5.269 | » | 63.486 | » | 12.821 | » | 5.356 | » | 306.580 | » |
| 1862 | 428.332 | 89 | 12.290 | 09 | 13.633 | 33 | 54.136 | 67 | 4.747 | 06 | 513.140 | 04 |
| 1863 | 113.127 | 63 | 15 | 15 | 37.338 | 89 | 29.153 | 33 | 5.818 | 64 | 185.452 | 64 |
| 1864 | 38.031 | 58 | 40 | 91 | 21.486 | 11 | 6.381 | 67 | 43.672 | 55 | 109.612 | 82 |
| 1865 | 17.077 | 63 | 7 | 58 | 8.276 | 39 | 4.556 | 67 | 782 | 85 | 30.700 | 62 |
| 1866 | 179.930 | 26 | 6 | 06 | 41.895 | 83 | 35.258 | 33 | 47.911 | 76 | 305.002 | 24 |
| 1867 | 698.111 | 84 | 3.374 | 24 | 11.059 | 72 | 150.806 | 67 | 13.578 | 48 | 876.930 | 90 |
| 1868 | 2.132.773 | 68 | 10.746 | 97 | 50.556 | 94 | 145.768 | 33 | 2.562 | 75 | 2.342.403 | 67 |
| 1869 | 618.885 | 52 | 6.063 | 64 | 34.490 | 28 | 62.483 | 33 | 533 | 33 | 722.456 | 10 |
| 1870 | 891.839 | 47 | 4 | 55 | 99.712 | 50 | 77.950 | » | 17.052 | 94 | 586.559 | 46 |
| 1871 | 547.126 | 32 | 4.643 | 94 | 15.480 | 56 | 7.270 | » | 1.745 | 10 | 576.265 | 92 |
| 1872 | 951.984 | 21 | 3 | 03 | 23.820 | 83 | 7.600 | » | 123 | 53 | 983.531 | 60 |
| 1873 | 193.448 | 68 | 409 | 09 | 55.090 | 28 | 22.728 | 33 | 6.801 | 96 | 278.478 | 34 |
| 1874 | 549.902 | 63 | 6.690 | 91 | 76.691 | 67 | 34.826 | 67 | 31.533 | 83 | 699.645 | 21 |

# SUCRES

## HISTOIRE ET LÉGISLATION (1)

Avant la découverte de l'Amérique, Marseille avait le monopole du commerce du sucre pour la France, comme Venise le possédait pour l'Italie et l'Allemagne.

Lorsque les plantations du Nouveau-Monde et l'art du raffinage eurent changé les conditions d'existence de ce produit, notre ville entra hardiment dans la voie du progrès. C'est elle qui, la première, exporta des sucres raffinés; aujourd'hui encore, seule en France, elle exploite cette branche de commerce.

Pendant longtemps, le sucre fut consommé à l'état brut; lorsque le raffinage devint une industrie, le gouvernement, par un arrêté du 21 janvier 1684, interdit aux Colonies cette fabrication, afin d'en assurer les avantages à la métropole.

Malgré cette protection, l'industrie du raffineur ne prit en France que de faibles développements, et le sucre raffiné resta un article de luxe. Cela provenait de l'imperfection des procédés de fabrication, des mauvais rendements, mais surtout de la concurrence que les sucres terrés faisaient aux raffinés.

L'opération du terrage dans les Colonies, en épurant et en blanchissant les sucres, permit de les consommer dans ce nouvel état; ce n'était plus du brut, ce n'était pas encore du raffiné.

Les sucres terrés absorbèrent la majeure partie de la consommation française jusqu'à la Révolution.

Sous l'ancien régime, Marseille avait eu une large part dans ce commerce; mais les guerres de l'Empire ayant fait cesser toute communication entre notre port et les Colonies, le commerce et le raffinage des sucres furent complétement anéantis jusqu'au rétablissement de la paix.

La Restauration rendit aux denrées de nos Colonies la protection des tarifs. Les raffineries obtinrent ensuite l'établissement de diverses primes en faveur de l'exportation de leurs produits.

La prime d'exportation fixée d'abord à 90 fr. les 100 kilog. fut élevée à 110 fr. par une loi du 7 juin 1820, et enfin portée à 120 fr. le 17 mars 1826.

---

(1) Nous avons emprunté aux excellentes publications de MM. Juliany, Berteaut et Clapier, les éléments de cette Monographie. (*Essai sur le commerce de Marseille*, 1842. — Tome III. — *Marseille et les intérêts nationaux qui se rattachent à son port*, 1845. Tome II. — *Marseille, son passé, son présent et son avenir*, 1863, page 138.)

Ces primes, combinées avec la surtaxe des sucres étrangers, eurent pour conséquence d'assurer le monopole de l'exportation à nos sucres coloniaux qui avaient déjà celui de la consommation; mais ce système devint très onéreux au trésor, et il fallut y renoncer. Une loi du 26 août 1833, convertit la prime de sortie en un simple Drawback (1).

Sous le régime de la prime l'emploi des sucres étrangers était à peu près impossible, à cause de la surtaxe qui augmentait d'autant le sucre brut à l'acquitté, et parce que, dans le paiement de la prime, il n'était fait aucune distinction entre les raffinés fabriqués avec des sucres français, et ceux provenant de sucres étrangers soumis à la taxe. Mais lorsque le Drawback eut remplacé la prime, tout fut changé; le sucre étranger jouissant de la restitution intégrale des droits payés, la question de surtaxe devint insignifiante, en ce qui concernait l'exportation des raffinés. Aussi, depuis cette époque, les sucres étrangers ont eu le privilége de pourvoir aux besoins de l'exportation, à cause de l'infériorité de leur coût, et les produits de nos Colonies se trouvèrent réduits à l'alimentation de la France.

Mais sur ce terrain le sucre colonial devait rencontrer un ennemi formidable dans la betterave.

La fabrication du sucre de betterave était née, comme on le sait, du blocus continental, qui avait pour ainsi dire, fermé les portes de la France au sucre de canne. Ses progrès très-lents dans le principe, à cause de l'imperfection des procédés de fabrication, avaient pris un rapide développement à partir de 1828. Les produits de cette fabrication qui n'étaient que de 2 milions de kilog. en 1825, s'élevèrent à 5 millions en 1828, et dix ans après ils atteignaient le chiffre énorme de 50 millions de kilogrammes.

Sur la plainte des Colonies, une loi du 10 juillet 1837 soumit le sucre indigène (fabriqué avec la betterave), à un droit de 15 fr. pour 100 kilog. Cet impôt n'ayant apporté qu'un remède inefficace aux souffrances des Colonies, une ordonnance du 21 août 1839, dégreva de 12 fr. par 100 kilog. le sucre colonial; mais cela ne suffit pas encore, et une nouvelle loi du 30 juillet 1840, fixa le droit sur le sucre colonial à 45 fr. et porta à 25 fr. celui sur le sucre indigène.

Malgré cette élévation, la production des sucres indigènes allant toujours croissant, la loi du 2 juillet 1845 les soumit au même droit que le sucre colonial; la surtaxe de 20 fr. sur le sucre étranger fut maintenue, et des modifications furent apportées dans la classification des sucres.

(1) *Drawback*. (De l'anglais *draw* tirer, et *back*, arrière). Ce mot sert à désigner le remboursement fait, à la sortie de certains produits fabriqués, d'une somme équivalente au droit d'entrée qu'a payé, sous forme de matière première, le produit qu'on exporte.

Un décret du 27 mars 1852 modifia de nouveau le tarif des sucres; les Colonies frappées dans les conditions de leur production du sucre, par l'émancipation des esclaves, obtinrent une détaxe de 7 fr. par 100 kilog. pendant 4 ans; un règlement d'administration publique du 1er septembre de la même année compléta le décret du 27 mars, en aggravant pour les sucreries indigènes les charges de l'exercice que l'on rendit permanent. Depuis cette époque jusqu'en 1860, les modifications apportées à la législation des sucres ont eu pour but constant de réduire de plus en plus la surtaxe imposée aux sucres étrangers et de maintenir, au profit des Colonies, la différence des droits.

Une loi en date du 23 mai 1860, a inauguré un système nouveau; le sucre colonial qui jusqu'alors avait dominé le sucre indigène, a été subordonné à ce dernier.

« Trois pensées, dit M. Clapier, dans son ouvrage sur le commerce de Marseille, paraissent avoir dicté la loi de 1860. Accroître la consommation par un abaissement de droit, diminuer les découverts du trésor en élevant le rendement pour la prime à l'exportation, favoriser la sucrerie indigène en substituant l'abonnement à l'exercice, et comme compensation de l'élévation du rendement et des avantages résultant pour les sucreries indigènes de la faculté d'abonnement, il a été accordé aux Colonies une détaxe de 3 fr. par 100 kilogrammes. »

La loi du 2 juillet 1862, fixant le budget de 1863, a rehaussé le droit des sucres de toute origine d'une taxe supplémentaire de 10 fr par 100 kilog. (ce qui porte le droit à 42 fr. décime compris). Le droit sur les raffinés devant être relevé dans les mêmes proportions.

Tel était l'état de la législation sur cette matière intéressante, lorsque la Chambre de Commerce de Marseille, se conformant à une circulaire ministérielle, du 10 décembre 1861, commença à publier le compte-rendu annuel de la situation industrielle et commerciale de notre ville.

C'est ce recueil d'une utilité incontestable qui va nous faire connaître les diverses phases du commerce des sucres à Marseille depuis 1862 jusqu'à la fin de l'année 1874.

## COMMERCE ET FABRICATION DES SUCRES — STATISTIQUE

### 1862

Le chiffre des importations de sucres de nos Colonies à Marseille (78,204,400 kilog.), s'est maintenu à peu près le même que les années précédentes et dans une proportion de 25 0/0 sur l'ensemble des importations de ces mêmes sucres dans tous les pays de France.

Le chiffre des importations de sucres étrangers à Marseille a été de 71 millions de kilog. et représente 55 0/0 de l'ensemble des importations de ces mêmes sucres.

La totalité des sucres français et étrangers importés à Marseille a atteint le chiffre de 99 millions de kilog., — soit 40 millions de plus que les années précédentes — et représente 41 °/₀ de la totalité des importations de tous les ports français.

Cette augmentation d'affaire est due à plusieurs causes :

1° Au décret du 24 juin 1861 qui a permis l'importation par tous pavillons et provoqué des arrivages plus considérables de sucres étrangers;

2° Aux ordres très importants qui ont été transmis dans les Colonies étrangères au commencement de 1862, lorsque le gouvernement a annoncé qu'il y aurait une augmentation de droit de 12 fr. par 100 kilog.

Comme en 1860, à l'époque du dégrèvement, le trésor n'avait pas voulu rembourser aux détenteurs de sucre acquitté la différence entre le droit ancien et le droit nouveau, on était autorisé à penser que ceux qui auraient du sucre acquitté avant le jour de l'augmentation bénéficieraient de la différence de 12 fr.

Des ordres considérables transmis dans ce but aux Colonies étrangères, pour arriver avant la fin du mois de juin, ont pu être exécutés au fort des récoltes, et ont grossi le chiffre de nos importations au milieu de l'année.

3° L'avantage qu'ont eu les navires espagnols à importer en France des sucres Havane, affranchis des droits qui frappent les autres pavillons dans cette Colonie, a provoqué de nombreuses expéditions pour Marseille.

Nos importations ont été enfin surexcitées par l'extension du travail de nos raffineries. Il a été acquitté, en effet, 79 millions de kilog. dont 22 millions de sucre français et 57 millions de sucre étranger.

L'exportation des sucres raffinés s'est élevé à 47 millions de kilog. à Marseille et à 77 millions dans toute la France.

Sur 8 millions de kilog. exportés en Angleterre et au Chili, Marseille n'a rien exporté. C'est un commerce spécialement réservé aux ports de l'Océan.

Par contre les États-Romains, la Grèce, l'Égypte et la Turquie ont acheté à Marseille la presque totalité des 25 millions de kilog. qui y ont été exportés.

Sur les 15 millions envoyés en Italie et en Autriche, Marseille figure pour les deux tiers, les ports de l'Océan pour l'autre tiers.

Le débouché de la Suisse nous a été presque enlevé par les raffineries de Paris; cela tient à la réduction des frais de transport.

En résumé, Marseille ne participe en rien aux exportations lointaines pour le Chili

et la Plata. Ce sont nos ports de l'Océan qui en profitent. Nous n'avons d'autres débouchés que ceux de la Méditerranée.

Ceci indique tout l'intérêt qu'a Marseille à demander le maintien de la législation actuelle sur le rendement, qui permet de lutter avec les raffineries étrangères.

En effet, tout accroissement dans les exportations des autres pays pour la Méditerranée, entraînera forcément une réduction relative dans le travail de nos usines, parce que le sucre indigène paralyse nos débouchés intérieurs.

Le 1er janvier 1862 le prix de sucres bruts était pour les 50 kilogrammes :

| | |
|---|---|
| La bonne 4me Antilles, à l'entrepôt . . . . . . . . . | F. 34 » |
| id. 4me Réunion. . . . . . . . . . . . . . . . | 38 60 |
| La Havane n° 12. . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 36 » |
| Le Brésil n° 10. . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 36 » |

Et pour les 50 kilogr. de sucre raffiné :

| | |
|---|---|
| A l'entrepôt . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . | F. 43 » |
| A la consommation . . . . . . . . . . . . . . . . . | 62 50 |

## 1863

L'abondante récolte de sucres de betteraves fournie par la campagne 1862-1863, l'énorme exportation de 1862 avaient jeté sur les divers marchés une quantité de sucres bruts bien au-dessus des besoins de la consommation et de l'exportation, la place de Marseille s'est trouvée, en conséquence, au commencement de 1863, avec des stocks dépassant de beaucoup ceux existant à pareille époque les années précédentes, soit 25 millions de kilogr. au lieu de 9 millions en 1862.

Les importations ont été moins considérables en 1863; elles n'ont atteint que 87 millions de kilogr. au lieu de 99 millions.

Les exportations des sucres raffinés se sont élevées de 47 millions en 1862 à 58 millions en 1863.

Cette augmentation est très importante, et cependant elle n'est pas en rapport avec celle qui s'est produite dans l'ensemble des exportations pour toute la France.

En 1862, les exportations des sucres raffinés par le port de Marseille avaient été de 52 0/0 sur la totalité des exportations, et en 1863 cette proportion n'est plus que de 56 0/0.

La Chambre de commerce suppose que l'augmentation des autres ports a porté

principalement sur les envois dirigés vers les Républiques Argentine et de l'Uruguay, avec lesquelles nos communications directes ont diminué sensiblement depuis quelques années.

L'établissement de la ligne de bateaux à vapeur devant desservir le Brésil, donnera certainement une grande impulsion à notre exportation de raffinés dans ces contrées.

Malgré l'activité des affaires qui ne paraît pas s'être ralentie, la Chambre de Commerce manifeste des craintes pour l'avenir qu'elle croit menacé par la concurrence des sucres indigènes.

« Les chiffres que nous venons de citer, — dit-elle au Ministre — indiquent l'importance des intérêts engagés dans le commerce des sucres, des efforts tentés jusqu'ici par l'armement, par l'importation, comme par nos raffineries pour subvenir aux besoins du pays, pour résister sur les marchés de consommation à la concurrence étrangère, et pour essayer de la vaincre; ils expliquent les inquiétudes causées par le nouveau principe qu'établit le projet de loi soumis aux Chambres, en admettant la sucrerie indigène au bénéfice du Drawbach.

« Jusqu'ici ce bénéfice avait été réservé aux sucres qui naviguaient ; il va être étendu à la betterave.

« Notre commerce comprend trop bien que la lutte ne sera plus égale, si on ne lui accorde pas des avantages qui puissent compenser ceux dont jouit la sucrerie indigène; placée comme elle l'est, au centre de la consommation, n'ayant pas à supporter les frais et à courir les chances de la navigation, possédant tous les instruments possibles de crédit, sans cesse secondée par les progrès de la science, l'industrie betteravière a vu se développer sa production à un tel point qu'elle a pu fournir les 3[4 de la consommation de la France.

« A quel chiffre n'arrivera-t-elle pas, quand ses débouchés seront sans limites et qu'elle jouira du bénéfice résultant du Drawbach ?

« L'expérience du passé ne permet-elle pas de craindre que cette industrie n'envahisse les marchés étrangers, fondant ainsi sa prospérité sur la ruine de notre marine, de nos colonies, de notre commerce d'exportation et de nos usines.

« Sous l'empire de ces tristes préoccupations, la Chambre a appelé l'attention de votre Excellence sur cette importante question.

**1864**

Les craintes manifestées par la Chambre de Commerce ne se sont pas réalisées pendant cette année, malgré l'admission des sucres indigènes au Drawbach qui a été prononcée par une loi du 7 mai (1864).

Le chiffre total du raffinage à Marseille en 1864, s'est élevé, en effet, à 83 millions de kilogr, et les exportations de ces sucres, qui avaient été de 58 millions en 1863, n'ont baissé que de 2 millions.

Les raffineries de Marseille ont acheté à Paris et au Havre de fortes quantités de sucres exotiques et indigènes. Ces achats qui se sont élevés à 21 millions de kilogr. ont été motivés non seulement par le peu d'importance du stock des sucres à Marseille, mais encore par l'admission des sucres indigènes au Drawbach.

« L'assimilation du sucre indigène au sucre exotique, — lisons-nous dans le compte-rendu publié par la Chambre de Commerce — permettra désormais à la raffinerie de Marseille de faire des achats réguliers de suore indigène. »

### 1865

L'importation des sucres s'est élevé à 115 millions de kilogr., sur lesquels 86 millions ont été raffinés.

L'exportation a été de 71 millions de kilogr., soit 14 millions de plus qu'en 1864.

Au mois de septembre de cette année, la pacification des États-Unis a produit une hausse assez forte dans les cours des sucres sur tous les marchés. Cette circonstance fit acheter à Marseille quelques lots importants pour l'Angleterre et pour Paris, et motiva aussi sur notre place une légère élévation des prix.

Dès ce moment, on devait compter sur une vente plus régulière et plus avantageuse des sucres qui formaient le stock. Cependant, en présence d'une très-forte récolte de sucres de betterave, les raffineurs ont trouvé plus de convenance à l'approvisionnement de ces sucres à Paris. C'est ce qui explique comment, malgré l'absence presque complète d'arrivages en sucres exotiques, le stock de Marseille s'élevait encore à la fin de décembre 1865, à 27 millions de kilogr.

### 1866

L'importation des sucres coloniaux et étrangers n'a atteint que 40 millions de kilogr., tandis qu'en 1865 elle s'était élevée à 97 millions.

Les sucres indigènes ont fourni, au contraire, un contingent supérieur; il en a été reçu 26 millions de kilogr. au lieu de 18 millions.

L'exportation des sucres raffinés qui avait été de 71 millions de kilogr. en 1865, s'est réduite à 58 millions en 1866,

## 1867

Le mouvement de l'importation des sucres bruts à Marseille, soit par terre soit par mer, s'est élevé à 65 millions de kilogr., dont 21 millions de sucres indigènes.

L'exportation des sucres raffinés qui avait été de 58 millions de kilogr. en 1866 ne s'est élevé qu'à 45 millions en 1867.

Cette différence porte principalement sur l'Italie et l'Autriche.

« L'Autriche, — dit le rapport de la Chambre de Commerce, produisant aujourd'hui plus de 100 millions de kilogr. de sucre de betteraves, non-seulement ne doit plus nous demander une partie de son approvisionnement; mais nous fait, dans les provinces du bas Danube, une concurrence redoutable. Nous constatons avec regret, en ce qui concerne l'Italie, qui présentait dans ses exportations pour ce pays, un chiffre de 18 millions de kilogr. *au-dessous* du nôtre en 1865, voit ce chiffre s'élever aujourd'hui à 12 millions *au-dessus* de nos exportations.

« Il est incontestable que depuis le traité international, la Hollande a, sur nous, de grands avantages : par la nature si riche des sucres de Java qu'elle travaille presque exclusivement, par la manière dont sont appliquées ses dispositions douanières, par les prix élevés qu'elle obtient de ses mélasses, article chez elle de grande consommation, et enfin par les conditions dans lesquelles sont placées ses usines. »

## 1868

Augmentation de 512,000 kilogr. sur les importations des sucres coloniaux, de 12 millions sur les sucres exotiques étrangers, et diminution de 15 millions sur l'importation des sucres de betteraves.

La Chambre de Commerce ne regrette pas cette diminution dans les arrivages des sucres de betteraves, parce qu'elle a été compensée dans une grande mesure par une importation plus considérable de sucres exotiques, et ce fait est heureux, car les raffineries de Marseille se trouvent placées dans une situation d'infériorité très-regrettable vis à vis des raffineries du Nord, lorsqu'elles sont réduites à s'alimenter avec des sucres indigènes dont le transport à Marseille augmente le prix dans une proportion très-onéreuse.

L'intérêt du commerce maritime de notre place est, en cela, parfaitement d'accord avec celui de nos raffineries; car de l'importation des sucres exotiques résulte un mouvement d'affaires et d'échange avec les pays étrangers bien autrement intéressant pour Marseille, et même pour la France, que celui auquel donne lieu l'emploi des sucres indigènes.

## 1869

*Importation.*— Augmentation de 1,700,000 kilogr. de sucre colonial, de 10,500,000 kilogr. de sucre étranger et de 1,200,000 kilogr. de sucre de betteraves.

Cet accroissement de 13 millions et demi de kilogr. a permis aux raffineries de Marseille de développer leur production. Le commerce d'exportation a trouvé également dans un marché mieux approvisionné des éléments d'affaires en sucres bruts plus importants avec les divers marchés du bassin de la Méditerranée.

Examinons maintenant ces importations au point de vue de la part prise par notre pavillon dans le transport des sucres; nous trouvons que les chiffres justifient les appréhensions déjà manifestées par la Chambre de Commerce sur les conséquences, pour notre marine, de la loi d'assimilation, mise en vigueur depuis le 12 juin 1869.

En effet, pour la première fois, le pavillon étranger intervient dans l'importation du sucre colonial et s'empare du 10 0/0 des transports.

En 1868 la part du pavillon français dans les transports avait été de 31,87 0/0, et en 1869 cette part est tombée à 23 0/0.

L'exportation des sucres raffinés a augmenté de 5 millions de kilogr. en 1869, comparativement à l'année antérieure; mais elle est encore bien inférieure aux chiffres de 1865 et 1866. Ce résultat peu satisfaisant n'a pas d'autre cause que l'altération des types officiels de la douane française contre laquelle nos industriels ne cessent de réclamer. Il est aujourd'hui avéré qu'en l'état de ces types, l'application de la convention internationale fait subir à nos raffineurs des pertes considérables.

Les intéressés qui se sont rendus en Hollande ont pu se convaincre que les types usités par la douane hollandaise, soigneusement renouvelés chaque année, sont sensiblement plus élevés que les nôtres, et que la différence dans les classements, qui en résulte, permet aux raffineurs hollandais de disputer de plus en plus aux raffineries de Marseille les débouchés qui sont à nos portes, notamment les marchés de l'Italie.

Nous avions autrefois le monopole de l'approvisionnement de ces marchés. Aujourd'hui notre part dans les importations des raffinés en Italie, n'atteint pas le tiers des quantités qui y sont importées.

« De tels faits — lisons-nous dans le Rapport de la Chambre de Commerce — appellent toute la sollicitude du gouvernement français, qui ne saurait trop tôt aviser au moyen de rétablir les conditions d'égalité entre les raffineurs français et leurs concurrents étrangers, par la confection de types de douane absolument conformes à ceux dont se sert la Hollande. »

**1870**

L'importation s'est élevée à 84 millions de kilogr., soit à 8 millions de plus qu'en 1869.

Cette année n'a pas été seulement signalée par un plus grand mouvement d'affaires, elle l'a été surtout par des fluctuations très considérables dans les prix des sucres, à partir du jour où la guerre avec la Prusse a éclaté ; c'est-à-dire à partir du mois de Juillet.

L'importance de nos stocks, au début de la guerre, et l'incertitude de l'avenir, commandèrent aux armateurs, comme aux raffineries, une très-grande prudence.

Les armateurs annulèrent presque tous les ordres d'achat sur les lieux de production, et les contre ordres furent tels, que les arrivages dans nos ports descendirent à à un chiffre insignifiant.

Mais, après l'investissement de Paris, il s'est produit à Marseille, comme dans les autres ports de France, Bordeaux, Nantes et le Hâvre, une très-vive demande de sucre raffiné pour tous les départements non occupés par les armées ennemies.

Il a fallu satisfaire, pour tous les points de la France en même temps, à des demandes immédiates, à des besoins urgents, et il s'en est suivi alors une hausse très-considérable et anormale dans les prix des sucres.

Et comme nos armateurs et nos raffineries avaient encore de très-fortes quantités de sucres lorsque cette hausse s'est produite, notre commerce général a gagné dans l'année 1870.

**1871**

Le commerce des sucres à subi a Marseille une très-forte réduction pendant l'année 1871.

L'importation des sucres bruts qui avait été de 84 millions de kilogr. en 1870, est descendue à 52 millions, et l'exportation des sucres raffinés qui s'était élevée à 44 millions de kilogr., s'est trouvée réduite à 30 millions en 1871.

Par suite de la situation politique en France, le change sur France s'était considérablement élevé dans les Colonies ; on ne trouvait même plus à négocier les traites sur Paris, et les négociants étrangers préféraient expédier leurs sucres ailleurs que sur les marchés français.

La confiance n'est pas revenue immédiatement après le triomphe de nos armées sur la Commune. Les ordres d'achats sont arrivés tardivement sur les lieux de production notamment de l'Inde Orientale, et les arrivages ont continué à être très-faibles jusqu'à la fin de l'année.

### 1872

La Chambre de Commerce signale une situation nouvelle pour le commerce des sucres qui mérite d'être sérieusement examinée. Nous copions textuellement le rapport adressé au Ministre par les représentants autorisés de notre commerce :

« L'importation des sucres s'est élevée jusqu'à 87 millions de kilogr. Mais il faut observer que, si de ce chiffre, on déduit celui des importations par terre, le chiffre des importations n'est plus que de 58 millions, et reste bien au-dessous de celui des années qui ont précédé 1871.

« La comparaison des importations de 1872 avec celles des années antérieures, révèle et fait apparaître un fait d'une grande gravité.

« Les importations par mer diminuent; les importations par terre augmentent. C'est-à-dire que le sucre indigène envahit notre marché; que notre commerce maritime souffre, et que nos raffineries dépendent de plus en plus des fabriques du nord de la France, si rapprochées de Paris et si éloignées de Marseille.

« L'examen des chiffres indique encore que l'exportation du sucre brut par notre port devient chaque année plus importante, et cependant, depuis la guerre d'Italie, Marseille a cessé d'être l'entrepôt de la Méditerranée.

« Aussi, doit-on remarquer que les sucres exportés sont, pour la plupart, des sucres blancs indigènes importés par nos gares.

« Une exportation plus considérable de ces sucres se fait par la voie plus courte et plus avantageuse qui a été ouverte à l'Italie, en 1872, par la Savoie et le Piémont, à travers le mont Cenis.

« En résumé, bien que nos importations totales se soient élevées, en 1872, à 87 millions de kilogr., il faut, de l'examen des chiffres, conclure :

« 1° Que nos importations par mer diminuent;

« 2° Que notre commerce souffre;

« 3° Que les sucres blancs indigènes disputent à nos raffineries les marchés italiens, sans que cependant Marseille puisse espérer de conserver longtemps le transit de ces sucres. »

### 1873

Les opérations effectuées pendant cette année sont venues confirmer les appréhensions manifestées par la Chambre de Commerce.

Le chiffre des importations a diminué de 8 millions de kilogr., et dans l'ensemble

des importations, celles effectuées par mer ont diminué de 11 millions de kilog., tandis que les importations par terre augmentaient de 3 millions de kilogr.

« Notre commerce maritime — dit la Chambre de Commerce — souffre de plus en plus, et nos raffineurs sont forcés d'aller chercher, sur les autres marchés, près de la moitié du sucre nécessaire à leurs usines. »

Les raffineries de Marseille ont fait les plus grands efforts pour soutenir leur industrie et lutter contre la concurrence étrangère, malgré la situation défavorable qui leur est faite par la diminution constante des exportations directes.

Le résultat qui a été atteint dans une large mesure est dû principalement à l'amélioration des produits fabriqués.

**1874**

| | | | |
|---|---|---|---|
| Importation | des sucres bruts | 71,104,000 | kilogrammes |
| Exportation | id. | 6,315,000 | id. |
| Id. | des sucres raffinés | 56,077,000 | id. |

Cette situation, au point de vue de l'importance des transactions, est en progrès sur celle des années précédentes ; cependant la Chambre de Commerce constate avec regret que la diminution des sucres coloniaux et étrangers s'accentue chaque jour davantage.

« Ces sucres, dit-elle, abandonnent notre marché qui n'est pas rémunérateur, pour aller dans des proportions plus ou moins grandes : ceux de Maurice et de la Réunion, en Australie, à Bombay, au Cap ; ceux des Antilles françaises et espagnoles ; aux États-Unis ; ceux du Brésil, aux États-Unis et en Angleterre, où depuis l'abolition des droits sur les sucres, les qualités basses trouvent, dans la fabrication de la bière, un débouché considérable. »

Dans l'intérêt de notre commerce on ne saurait trop déplorer cette diminution de l'importation des sucres bruts, que l'envahissement de plus en plus grand de la betterave rend facile à comprendre.

Les poudres blanches, dont l'importation augmente d'année en année, viennent heureusement faciliter le travail de nos raffineries, en leur procurant des sucres convenables au clairçage dans de bonnes conditions.

Les exportations générales en sucres raffinés de la France, se sont élevés en 1874 à 185 millions de kilogr. C'est le chiffre le plus élevé qu'elles aient jamais atteint.

Dans ce chiffre, Marseille figure pour 56 millions de kilogr.

Notre ville a donc eu sa large part dans l'augmentation générale.

Cette augmentation pour Marseille porte sur les expéditions en Russie et en Italie.

Les expéditions pour l'Uruguay, la Plata, l'Algérie, l'Égypte, la Grèce et la Suisse sont restées stationnaires.

Les demandes pour la Perse en pains de 3 kilogr. augmentent tous les ans, et les expéditions ont aussi lieu par la Turquie d'Asie; c'est ce qui explique l'augmentation signalée sur ce point.

L'augmentation pour l'Italie a été provoquée par des envois effectués dans divers ports francs de cette péninsule, pour échapper à l'aggravation des droits que doit amener un changement de régime commercial au premier janvier 1875.

Il est à craindre, au contraire, que cette année nous n'ayons à signaler une réduction dans nos envois, des raffineries ayant été créées en Italie, et l'Égypte y ayant donné beaucoup de sucres blancs en poudre.

Là ne se bornent pas les craintes du Commerce marseillais. Un changement dans notre législation est imminent, changement qui compromettrait très-sérieusement notre commerce et notre industrie, s'il se produisait tel qu'il a été voté en 1874, par l'Assemblée nationale pour être appliqué en août de cette année, s'il n'était pas modifié conformément aux conclusions du Conseil supérieur de Commerce.

« L'exercice appliqué seulement en France arrêterait toute exportation; nos usines, en effet, quelque bien outillées et placées qu'elles fussent, ne pourraient lutter avec des concurrents hollandais, belges, autrichiens, italiens et même américains, qui recevraient à la sortie de leurs produits des primes importantes sous forme de drawback.

« Nos législateurs se convaincront sans doute que l'exercice des raffineries en France, sans qu'il soit appliqué ailleurs et dans les mêmes conditions, compromettrait des intérêts d'une importance extrême. »

Ces craintes si justement exprimées par la Chambre de Commerce, ne se sont pas réalisées. Le gouvernement a d'abord ajourné au 1er mars 1876, l'exécution de la mesure projetée, et en a subordonné l'application au consentement de la Hollande, qui n'a point voulu adhérer à l'exercice. En sorte, que le danger signalé par les représentants de notre commerce paraît être définitivement conjuré.

Les tableaux que nous publions ci-après font connaître très exactement le mouvement à l'entrée et à la sortie de ce commerce important.

# SUCRES BRUTS

## IMPORTATIONS

| PROVENANCES | | 1855 | 1865 | 1866 | 1867 | 1868 | 1869 | 1870 | 1871 | 1872 | 1873 | 1874 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | kilogr. | kilogr. | kilogr. | kilogr. | kilogr. | kilogr. | kilogr. | kilogr. | kilogr. | kilogr. | kilogr. |
| Colonies françaises | Guadeloupe | 6.607.879 | 3.902.445 | 4.952.228 | 4.364.384 | 3.894.268 | 3.890.041 | 8.049.124 | 5.182.488 | 6.954.254 | 7.039.231 | 4.357.178 |
| | Martinique | 9.587.288 | 9.644.940 | 11.023.683 | 10.145.460 | 11.896.416 | 12.369.589 | 13.696.389 | 5.935.244 | 8.393.944 | 5.762.338 | 5.411.313 |
| | Réunion | 7.170.363 | 3.758.786 | 3.382.483 | 3.325.627 | 2.595.272 | 8.880.629 | 6.230.102 | 2.387.059 | 3.010.071 | 4.639.890 | 7.340.306 |
| | Nossi-Bé (Madagascar) | » | 50.840 | 35.224 | 83.839 | 110.730 | 2.874 | 10 | » | » | 38.865 | 69.175 |
| | Cayenne | 206.516 | 242.915 | 198.692 | 189.988 | 121.804 | 232.896 | 226.672 | 104.656 | 80.571 | 12.516 | 12.515 |
| | Autres possessions | » | 1.854 | » | 723 | 3.996 | 1.820 | 1.480 | 27.012 | 746.398 | 1.052 | 1.232 |
| | Totaux | 23.572.146 | 17.601.780 | 19.592.310 | 18.110.021 | 18.622.486 | 20.377.849 | 28.203.777 | 13.636.454 | 19.185.238 | 17.493.892 | 17.191.719 |
| Étranger | Angleterre | 140.211 | 325.358 | » | » | » | » | » | » | » | » | 145 |
| | Belgique | » | 30.000 | 192.000 | 250.417 | » | » | » | » | » | 5.553.726 | 10.551.945 |
| | Maurice | 1.471.579 | 12.739.237 | 67.618 | 1.381.622 | » | » | » | » | 7.237.603 | 4.781.990 | 1.869.397 |
| | Brésil | 11.968.442 | 9.675.744 | 1.090.083 | 7.607.923 | 6.575.937 | 7.013.613 | 8.092.768 | 2.795.381 | 8.983.441 | 4.993.126 | 612.854 |
| | Cuba et Porto-Rico | 11.058.330 | 55.731.200 | 13.418.505 | 12.087.557 | 23.473.049 | 34.579.223 | 29.187.073 | 9.481.234 | 10.832.881 | 7.401.178 | 6.738.442 |
| | Egypte | 252.944 | » | » | » | » | » | » | » | » | 2.090.857 | 504.111 |
| | Autres pays | 1.402.404 | 1.327.901 | 5.638.743 | 3.077.730 | 7.094.703 | 6.685.306 | 10.907.219 | 10.351.298 | 12.650.974 | 10.372.037 | 9.401.063 |
| | Totaux | 26.293.910 | 79.729.440 | 20.406.949 | 24.355.249 | 37.143.689 | 48.278.142 | 48.187.060 | 22.627.913 | 39.704.899 | 35.192.914 | 29.672.957 |
| Colonies françaises | | 23.572.146 | 17.601.780 | 19.592.310 | 18.110.021 | 18.622.486 | 20.377.849 | 28.203.777 | 13.636.454 | 19.185.238 | 17.493.892 | 17.191.[illegible]19 |
| Totaux généraux | | 49.866.056 | 97.331.220 | 39.999.259 | 42.465.270 | 55.766.175 | 68.655.991 | 76.390.837 | 36.264.367 | 58.890.137 | 52.686.806 | 46.864.676 |
| **Détail par pavillon** | | | | | | | | | | | | |
| Colonies françaises | Navires français | 23.572.146 | 17.601.780 | 19.592.310 | 18.110.021 | 18.623.131 | 18.512.790 | 26.793.914 | 12.180.843 | 18.024.068 | 16.859.006 | 16.193.449 |
| | Navires étrangers | » | » | » | » | » | 1.865.059 | 1.409.863 | 1.455.611 | 1.161.170 | 634.886 | 998.270 |
| Étranger | Navires français | 19.122.532 | 15.713.968 | 2.872.405 | 8.096.363 | 11.839.874 | 11.255.823 | 12.330.185 | 8.955.004 | 17.590.840 | 18.895.480 | 7.539.874 |
| | Navires espagnols | 3.835.209 | 28.781.040 | 11.372.628 | 6.783.188 | 14.494.086 | 29.399.664 | 25.106.680 | 10.604.771 | 9.610.439 | 7.898.728 | 6.885.139 |
| | Autres pavillons | 3.336.169 | 35.204.432 | 5.969.916 | 9.204.515 | 10.809.584 | 7.622.655 | 10.750.205 | 3.068.138 | 12.503.620 | 2.849.980 | 4.696.019 |
| | Par voie de terre | » | 30.000 | 192.000 | 271.183 | » | » | » | » | » | 5.553.726 | 10.551.925 |
| | Totaux | 49.866.056 | 97.331.220 | 39.999.259 | 42.465.270 | 55.766.175 | 68.655.991 | 76.390.837 | 36.264.367 | 58.890.137 | 52.686.806 | 46.864.676 |
| Sucres coloniaux par les gares | | » | » | 2.829.609 | 1.328.392 | 1.046.243 | 486.182 | 6.168.877 | 533.232 | 243.488 | 542.480 | » |
| Sucres indigènes | | » | 18.415.738 | 26.133.045 | 21.996.868 | 6.252.552 | 7.505.760 | 1.911.886 | 15.395.298 | 28.366.938 | 25.934.558 | 24.729.809 |
| Totaux généraux | | 49.866.056 | 115.746.958 | 68.961.918 | 65.790.530 | 63.064.970 | 76.647.933 | 84.471.600 | 52.192.892 | 87.500.563 | 79 163.844 | 71.594.485 |

# SUCRES BRUTS

## EXPORTATIONS

| | DESTINATIONS | 1855 | 1865 | 1866 | 1867 | 1868 | 1869 | 1870 | 1871 | 1872 | 1873 | 1874 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | kilogr. | kilogr. | kilogr. | kilogr. | kilogr. | kilogr. | kilogr. | kilogr. | kilogr. | kilogr. | kilogr. |
| Sucres bruts des Colonies françaises | Russie | 1.220 | 808 | 223 | 194 | 3.354 | 623 | 6.035 | 6.253 | 2.032 | 2.060 | 3.063 |
| | Angleterre | » | 3.666 | 1.368 | 4.567 | 3.984 | 2.389 | 5.082 | 1.264 | 773 | 4.688 | 4.654 |
| | Autriche | » | 125 | » | 72 | 338 | 40 | 194 | 574 | 580 | » | 356 |
| | Italie | 3.872 | 21.569 | 452.172 | 143.282 | 31.619 | 73.273 | 88.055 | 88.851 | 178.628 | 149.787 | 547.418 |
| | Turquie | 3.001 | 3.272 | 264 | 2.130 | 8.382 | 1.097 | 2.783 | 4.077 | 980 | 424 | 3.467 |
| | Suisse | » | 5.646 | » | 1.999 | 257 | 5.615 | 7.737 | » | 978 | 33.332 | 21.127 |
| | Etats barbaresques | » | 254 | 261 | 842 | 6.211 | 2.007 | 40 | 522 | 1.148 | 5.535 | 20.149 |
| | Côte occidentale d'Afrique | 1.285 | 5.175 | 2.472 | 1.637 | 9.910 | 915 | 1.898 | 1.953 | 959 | 4.385 | 4.502 |
| | Etats-Unis | » | 1.599 | 1.910 | 3.202 | 2.654 | 2.717 | 5.054 | 3.266 | 1.925 | 1.680 | 3.288 |
| | Uruguay | 122 | 216 | 187 | 683 | 536 | 1.773 | 1.551 | 976 | 1.351 | 813 | 3.283 |
| | Rio-de-la-Plata | » | 574 | 108 | 2.612 | 4.623 | 1.588 | 3.418 | 1.316 | 1.438 | 2.018 | 3.756 |
| | Algérie | » | 572.520 | 337.251 | 209.842 | 95.928 | 45.381 | 52.760 | 86.442 | 20.045 | 26.173 | 160.548 |
| | Gorée | 9.875 | 8.113 | 6.617 | 648 | 6.602 | 343 | 194 | 660 | 342 | 675 | 745 |
| | Autres pays | 1.608 | 6 842 | 5.379 | 11.513 | 14.434 | 8.169 | 5.563 | 3.586 | 3.558 | 52.411 | 10.622 |
| | Totaux | 20.983 | 629.879 | 808.312 | 383.123 | 188.822 | 145.930 | 180.314 | 199.740 | 214.735 | 283.981 | 786.979 |
| Sucres bruts étrangers | Russie | 29.605 | 970 | 1.258 | 5.191 | 8.618 | 3.694 | 644 | 2.703 | 792 | 1.065 | 2.075 |
| | Angleterre | 406.681 | 2.402.781 | 340.763 | 20.927 | 1.694 | 6.771 | 4.014 | 48.444 | 984.719 | 118.378 | 129.507 |
| | Autriche | 3.409.400 | 8.192 | 14.561 | 400 | 30.591 | 4.754 | 403 | 405 | 5.457 | 1.549 | 664 |
| | Italie | 2.940.790 | 1.865.433 | 2.046.648 | 747.466 | 822.144 | 1.679.080 | 1.039.228 | 643.827 | 294.565 | 900.619 | 735.305 |
| | Turquie | 68.601 | 12.434 | 21.827 | 16.130 | 43.922 | 9.375 | 27.372 | 13.073 | 10.784 | 8.485 | 1.990 |
| | Suisse | » | 267.865 | » | 47.120 | 113.199 | 48.939 | 26.400 | 18.385 | 62.278 | 45.530 | 23.680 |
| | Etats barbaresques | 496.792 | 684.433 | 590.755 | 374.143 | 342.987 | 446.819 | 432.733 | 372.050 | 421.529 | 550.987 | 671.010 |
| | Côte occidentale d'Afrique | 8.185 | 28.817 | 18.725 | 493 | 6.674 | 9.623 | 6.268 | 13.112 | 8.862 | 10.855 | 5.744 |
| | Etats-Unis | 1.569 | 1.877.343 | 762 | 749 | 249 | 4.752 | 1.011 | 2.723 | 1.079 | 528 | 667 |
| | Uruguay | » | 837 | 1.394 | 1.094 | 1.371 | 3.646 | 2.364 | 2.495 | 7.222 | 5.199 | 1.874 |
| | Rio-de-la-Plata | 184 | 1.628 | 1.326 | 1.040 | 6.446 | 6.318 | 45.301 | 4.833 | 7.759 | 11.000 | 5.773 |
| | Algérie | 72 | 13.827 | 724 | 20.658 | 140.387 | 17.645 | 32.020 | 65.007 | 14.033 | 4.066 | 10.862 |
| | Gorée | 8.386 | 12.603 | 12.167 | 26.344 | 42.331 | 36.746 | 16.050 | 71.099 | 7.879 | 3.631 | 4.644 |
| | Autres pays | 31.898 | 139.717 | 848.954 | 64.460 | 25.790 | 30.950 | 59.654 | » | 70.605 | 74.278 | 11.068 |
| | Totaux | 7.397.113 | 7.316.380 | 3.908.864 | 1.326.215 | 1.586.398 | 2.309.107 | 1.693.462 | 1.258.156 | 1.897 568 | 1.785.670 | 1.604.363 |

# SUCRES BRUTS

## IMPORTATIONS

| PROVENANCES | | 1855 | 1865 | 1866 | 1867 | 1868 | 1869 | 1870 | 1871 | 1872 | 1873 | 1874 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | kilogr. | kilogr. | kilogr. | kilogr. | kilogr. | kilogr. | kilogr. | kilogr. | kilogr. | kilogr. | kilogr. |
| Colonies françaises | Guadeloupe | 6.607.879 | 3.902.445 | 4.952.228 | 4.364.384 | 3.894.268 | 3.890.041 | 8.049.124 | 5.182.483 | 6.954.254 | 7.039.231 | 4.357.178 |
| | Martinique | 9.587.288 | 9.644.940 | 11.023.683 | 10.145.460 | 11.896.416 | 12.369.589 | 13.696.389 | 5.935.244 | 8.393.944 | 5.762.338 | 5.411.313 |
| | Réunion | 7.170.363 | 3.758.786 | 3.382.483 | 3.325.627 | 2.595.272 | 8.880.629 | 6.230.102 | 2.387.059 | 8.010.071 | 4.639.890 | 7.340.806 |
| | Nossi-Bé (Madagascar) | » | 50.840 | 35.224 | 83.839 | 110.730 | 2.874 | 10 | » | » | 38.865 | 69.175 |
| | Cayenne | 206.516 | 242.915 | 198.692 | 189.988 | 121.804 | 232.896 | 226.672 | 104.656 | 80.571 | 12.516 | 12.515 |
| | Autres possessions | » | 1.854 | » | 723 | 3.996 | 1.820 | 1.480 | 27.012 | 746.398 | 1.052 | 1.232 |
| | Totaux | 23.572.146 | 17.601.780 | 19.592.310 | 18.110.021 | 18.622.486 | 20.377.849 | 28.203.777 | 13.636.454 | 19.185.238 | 17.498.892 | 17.191.719 |
| Étranger | Angleterre | 140.211 | 325.858 | » | » | » | » | » | » | » | » | 145 |
| | Belgique | » | 30.000 | 192.000 | 250.417 | » | » | » | » | » | 5.558.726 | 10.551.945 |
| | Maurice | 1.471.579 | 12.739.237 | 67.618 | 1.881.622 | » | » | » | » | 7.237.603 | 4.781.990 | 1.869.397 |
| | Brésil | 11.968.442 | 9.675.744 | 1.090.083 | 7.607.923 | 6.575.937 | 7.013.613 | 8.092.768 | 2.795.881 | 8.983.441 | 4.998.126 | 612.854 |
| | Cuba et Porto-Rico | 11.058.330 | 55.731.200 | 13.418.505 | 12.037.557 | 23.473.049 | 34.579.223 | 29.187.073 | 9.481.234 | 10.832.881 | 7.401.178 | 6.733.442 |
| | Egypte | 252.944 | » | » | » | » | » | » | » | » | 2.090.857 | 504.111 |
| | Autres pays | 1.402.404 | 1.327.901 | 5.638.743 | 3.077.780 | 7.094.703 | 6.685.306 | 10.907.219 | 10.351.298 | 12.650.974 | 10.872.037 | 9.401.063 |
| | Totaux | 26.293.910 | 79.729.440 | 20.406.949 | 24.355.249 | 37.143.689 | 48.278.142 | 48.187.060 | 22.627.913 | 39.704.899 | 35.192.914 | 29.672.957 |
| Colonies françaises | | 23.572.146 | 17.601.780 | 19.592.310 | 18.110.021 | 18.622.486 | 20.377.849 | 28.203.777 | 13.636.454 | 19.185.238 | 17.493.892 | 17.191.719 |
| Totaux généraux | | 49.866.056 | 97.331.220 | 39.999.259 | 42.465.270 | 55.766.175 | 68.655.991 | 76.390.837 | 36.264.867 | 58.890.137 | 52.686.806 | 46.864.676 |
| **Détail par pavillon** | | | | | | | | | | | | |
| Colonies françaises | Navires français | 23.572.146 | 17.601.780 | 19.592.310 | 18.110.021 | 18.623.131 | 18.512.790 | 26.793.914 | 12.180.843 | 18.024.068 | 16.859.006 | 16.198.449 |
| | Navires étrangers | » | » | » | » | » | 1.865.059 | 1.409.863 | 1.455.611 | 1.161.170 | 684.886 | 998.270 |
| Étranger | Navires français | 19.122.532 | 15.713.968 | 2.872.405 | 8.096.363 | 11.839.374 | 11.255.823 | 12.330.185 | 8.955.004 | 17.590.840 | 18.895.480 | 7.589.874 |
| | Navires espagnols | 3.835.209 | 28.781.040 | 11.372.628 | 6.783.188 | 14.494.086 | 29.399.664 | 25.106.680 | 10.604.771 | 9.610.439 | 7.893.728 | 6.885.189 |
| | Autres pavillons | 3.336.169 | 35.204.432 | 5.969.916 | 9.204.515 | 10.809.584 | 7.622.655 | 10.750.205 | 3.068.138 | 12.503.620 | 2.849.980 | 4.696.019 |
| | Par voie de terre | » | 30.000 | 192.000 | 271.183 | » | » | » | » | » | 5.553.726 | 10.551.925 |
| | Totaux | 49.866.056 | 97.331.220 | 39.999.259 | 42.465.270 | 55.766.175 | 68.655.991 | 76.390.887 | 36.264.867 | 58.890.137 | 52.686.806 | 46.864.676 |
| Sucres coloniaux par les gares | | » | » | 2.829.609 | 1.328.392 | 1.046.243 | 486.182 | 6.168.877 | 538.282 | 248.488 | 542.480 | » |
| Sucres indigènes | | » | 18.415.738 | 26.133.045 | 21.996.868 | 6.252.552 | 7.505.760 | 1.911.886 | 15.395.293 | 28.366.938 | 25.934.558 | 24.729.809 |
| Totaux généraux | | 49.866.056 | 115-746.958 | 68.961.918 | 65.790.530 | 63.064.970 | 76.647.988 | 84.471.600 | 52.192.892 | 87.500.563 | 79 163.844 | 71.594.485 |

# SUCRES BRUTS

## EXPORTATIONS

| | DESTINATIONS | 1855 | 1865 | 1866 | 1867 | 1868 | 1869 | 1870 | 1871 | 1872 | 1873 | 1874 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | kilogr. | kilogr. | kilogr. | kilogr. | kilogr. | kilogr. | kilogr. | kilogr. | kilogr. | kilogr. | kilogr. |
| Sucres bruts des Colonies françaises | Russie | 1.220 | 308 | 223 | 194 | 3.854 | 623 | 6.085 | 6.253 | 2.032 | 2.060 | 3.063 |
| | Angleterre | » | 3.666 | 1.368 | 4.567 | 3.984 | 2.389 | 5.032 | 1.264 | 773 | 4.688 | 4.654 |
| | Autriche | » | 125 | » | 72 | 338 | 40 | 194 | 574 | 580 | » | 356 |
| | Italie | 3.872 | 21.569 | 452.172 | 143.282 | 31.619 | 73.273 | 88.055 | 88.851 | 178.628 | 149.787 | 547.418 |
| | Turquie | 8.001 | 3.272 | 264 | 2.130 | 8.882 | 1.097 | 2.783 | 4.077 | 980 | 424 | 3.467 |
| | Suisse | » | 5.646 | » | 1.999 | 257 | 5.615 | 7.737 | » | 978 | 33.332 | 21.127 |
| | Etats barbaresques | » | 254 | 261 | 842 | 6.211 | 2.007 | 40 | 522 | 1.148 | 5.585 | 20.149 |
| | Côte occidentale d'Afrique | 1.285 | 5.175 | 2.472 | 1.637 | 9.910 | 915 | 1.898 | 1.953 | 959 | 4.385 | 4.502 |
| | Etats-Unis | » | 1.599 | 1.910 | 3.202 | 2.654 | 2.717 | 5.054 | 3.266 | 1.925 | 1.680 | 3.288 |
| | Uruguay | 122 | 216 | 187 | 683 | 536 | 1.778 | 1.551 | 976 | 1.351 | 818 | 3.283 |
| | Rio-de-la-Plata | » | 574 | 108 | 2.612 | 4.623 | 1.588 | 3.418 | 1.316 | 1.438 | 2.018 | 3.756 |
| | Algérie | » | 572.520 | 337.251 | 209.842 | 95.928 | 45.381 | 52.760 | 86.442 | 20.045 | 26.173 | 160.548 |
| | Gorée | 9.875 | 8.113 | 6.617 | 648 | 6.602 | 343 | 194 | 660 | 342 | 675 | 745 |
| | Autres pays | 1.608 | 6 842 | 5.379 | 11.513 | 14.484 | 8.169 | 5.563 | 3.586 | 3.558 | 52.411 | 10.622 |
| | Totaux | 20.983 | 629.879 | 808.312 | 383.123 | 188.822 | 145.930 | 180.814 | 199.740 | 214.735 | 288.981 | 786.979 |
| Sucres bruts étrangers | Russie | 29.605 | 970 | 1.258 | 5.191 | 8.618 | 3.694 | 644 | 2.703 | 792 | 1.065 | 2.075 |
| | Angleterre | 406.681 | 2.402.781 | 840.763 | 20.927 | 1.694 | 6.771 | 4.014 | 48.444 | 984.719 | 118.878 | 129.507 |
| | Autriche | 3.409.400 | 8.192 | 14.561 | 400 | 30.591 | 4.754 | 403 | 405 | 5.457 | 1.549 | 664 |
| | Italie | 2.940.790 | 1.865.433 | 2.046.648 | 747.466 | 822.144 | 1.679.080 | 1.039.228 | 643.827 | 294.565 | 900.619 | 735.305 |
| | Turquie | 68.601 | 12.434 | 21.827 | 16.130 | 43.922 | 9.375 | 27.372 | 13.073 | 10.784 | 8.485 | 1.990 |
| | Suisse | » | 267.365 | » | 47.120 | 113.199 | 48.939 | 26.400 | 18.385 | 62.278 | 45.530 | 23.680 |
| | Etats barbaresques | 496.792 | 684.433 | 590.755 | 874.143 | 842.987 | 446.819 | 432.733 | 372.050 | 421.529 | 550.987 | 671.010 |
| | Côte occidentale d'Afrique | 8.185 | 28.817 | 18.725 | 493 | 6.674 | 9.623 | 6.268 | 13.112 | 8.862 | 10.355 | 5.744 |
| | Etats-Unis | 1.569 | 1.877.343 | 762 | 749 | 249 | 4.752 | 1.011 | 2.723 | 1.079 | 528 | 667 |
| | Uruguay | » | 887 | 1.394 | 1.094 | 1.371 | 3.646 | 2.864 | 2.495 | 7.222 | 5.199 | 1.874 |
| | Rio-de-la-Plata | 184 | 1.628 | 1.826 | 1.040 | 6.446 | 6.318 | 45.301 | 4.883 | 7.759 | 11.000 | 5.778 |
| | Algérie | 72 | 13.827 | 724 | 20.658 | 140.887 | 17.645 | 32.020 | 65.007 | 14.023 | 4.066 | 10.862 |
| | Gorée | 8.336 | 12.603 | 12.167 | 26.344 | 42.381 | 36.746 | 16.050 | 71.099 | 7.879 | 3.631 | 4.644 |
| | Autres pays | 31.898 | 139.717 | 848.954 | 64.460 | 25.790 | 30.950 | 59.654 | » | 70.605 | 74.278 | 11.068 |
| | Totaux | 7.397.113 | 7.316.380 | 3.908.864 | 1.826.215 | 1.586.398 | 2.309.107 | 1.698.462 | 1.258.156 | 1.897 563 | 1.785.670 | 1.604.368 |

## SUCRES BRUTS

EXPORTATIONS (suite)

| DESTINATIONS | 1855 | 1865 | 1866 | 1867 | 1868 | 1869 | 1870 | 1871 | 1872 | 1873 | 1874 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | kilogr. | kilogr. | kilogr. | kilogr. | kilogr. | kilogr. | kilogr. | kilogr. | kilogr | kilogr. | kilogr. |
| **Sucres indigènes** | | | | | | | | | | | |
| Russie | » | 2.314 | 4.000 | 1.830 | 20 | » | 250 | » | 480 | » | » |
| Angleterre | » | » | » | » | 25 | » | » | » | 753 | » | » |
| Autriche | » | » | » | » | 40 | » | » | 25.250 | » | 10.100 | » |
| Italie | » | 250.594 | 2.656.191 | 1.211.622 | 1.565.282 | 1.898.920 | 2.193.728 | 2.459.147 | 4.527.830 | 3.527.548 | 911.969 |
| Turquie | » | 14.910 | 4.759 | 25.000 | 780 | 25 | 11.100 | 5.282 | 91.318 | 394.299 | 66.469 |
| Suisse | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Etats barbaresques | » | » | » | » | 672 | » | » | 69 | 2.776 | 592 | 1.123 |
| Côte occidentale d'Afrique | » | » | » | » | » | » | » | » | 101 | 600 | » |
| Etats-Unis | » | » | » | » | 30 | » | » | » | 30.909 | 11.283 | » |
| Uruguay | » | » | » | » | » | » | » | » | 4.893 | 1.461 | » |
| Rio-de-la-Plata | » | » | » | » | » | » | 800 | » | » | » | 11.242 |
| Algérie | » | 34.227 | 4.789 | 41.127 | 46.121 | 76.935 | 86.594 | 36.398 | 25.860 | 42.648 | 36.744 |
| Gorée | » | » | » | » | » | » | » | 101 | 20 | » | 50 |
| Autres pays | » | 35.724 | 4.056 | 5.223 | 16.305 | 7.295 | 690.708 | 22.139 | 148.300 | 168.165 | 211.918 |
| Totaux | » | 307 769 | 2.673.795 | 1.284.812 | 1.629.275 | 1.988.175 | 2.983.175 | 2.548.336 | 4.853.190 | 4.151.646 | 1.239.510 |
| **Récapitulation** | | | | | | | | | | | |
| Sucres bruts des Colon. françaises | 20.983 | 629.879 | 808.312 | 383.123 | 188:822 | 145.930 | 180.314 | 199.740 | 214.735 | 283.981 | 786.979 |
| Sucres étrangers | 7.397.113 | 7.316.380 | 3.908.864 | 1.326.215 | 1.586.398 | 2.309.107 | 1.693.462 | 1.258.156 | 1.897.563 | 1.735.670 | 1.604.363 |
| Sucres indigènes | » | 307.769 | 2.673.795 | 1.284.312 | 1.629.275 | 1.988.175 | 2.983.175 | 2.548.336 | 4.853.190 | 4.151.646 | 1.239.510 |
| Totaux des exportations | 7.418.096 | 8.254.028 | 7.390.971 | 2.993.650 | 3.404.495 | 4.438.212 | 5.856.951 | 4.006.232 | 6.965.488 | 6.171.297 | 3.630.852 (1) |

(1) Il a été exporté, en outre, en 1874, 840,767 kilogr. de sucres coloniaux, poudre blanche, et 1,843,449 kilogr. de sucres étrangers, poudre blauche, ce qui élève le chiffre total des exportations à 6,315,068 kilogr.

# SUCRES RAFFINÉS

## EXPORTATIONS

| DESTINATIONS | 1855 | 1865 | 1866 | 1867 | 1868 | 1869 | 1870 | 1871 | 1872 | 1873 | 1874 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | kilogr. | kilogr. | kilogr. | kilogr. | kilogr. | kilogr. | kilogr. | kilogr. | kilogr. | kilogr. | kilogr. |
| Russie | 3.964 | 2.353.771 | 2.524.397 | 2.795.672 | 1.663.649 | 1.754.643 | 1.883.654 | 2.846.426 | 3.452.858 | 2.818.245 | 5.011.948 |
| Angleterre | 23.012 | 463 | 4.415 | 1.080 | 646 | 91 | 96.578 | 415 | 80.859 | 540 | 819 |
| Portugal | 407 | 103 | 346 | » | 588 | 10.236 | » | 5.136 | 15 | 4.072 | 58 |
| Autriche | 1.544.621 | 1.871.315 | 1.749.521 | 146.265 | 1.465.084 | 1.278.656 | 62.103 | 313 | 986.888 | 218.853 | 11.363 |
| Italie | 8.038.394 | 34.169.727 | 27.682.972 | 14.248.137 | 13.539.401 | 11.833.480 | 11.843.690 | 5.465.006 | 11.635.842 | 11.151.263 | 13.406.262 |
| Espagne | 15.631 | 66.471 | 22.585 | 43.118 | 86.627 | 560.915 | 1.202.386 | 1.522.030 | 1.793.450 | 2.181.743 | 1.936.094 |
| Grèce | 1.002.172 | 3.986.965 | 3.042.187 | 2.888.141 | 1.674.210 | 3.473.480 | 2.888.186 | 1.749.838 | 2.639.004 | 3.176.101 | 3.057.837 |
| Turquie | 4.724.802 | 17.398.079 | 14.483.839 | 15.712.778 | 14.659.458 | 17.464.001 | 12.761.558 | 9.011.650 | 13.476.946 | 14.815.323 | 17.188.581 |
| Egypte | 452.444 | 4.024.617 | 2.854.890 | 2.706.399 | 2.663.945 | 3.058.481 | 2.358.725 | 1.929.287 | 2.454.263 | 3.046.754 | 3.205.434 |
| Etats barbaresques | 155.600 | 943.910 | 692.090 | 916.799 | 812.392 | 1.315.868 | 969.720 | 1.036.784 | 1.319.438 | 1.771.239 | 2.105.318 |
| Côte occidentale d'Afrique | 21.828 | 60.960 | 45.738 | 43.650 | 67.032 | 4.908 | 13.151 | 23.589 | 2.284 | 5.650 | 10.927 |
| Possessions anglaises en Afrique | 7.841 | 766 | 451 | 387 | 219 | 2.004 | 2.683 | 675 | 17.285 | 9.835 | 11.862 |
| Autres pays d'Afrique | 12.377 | 6.164 | 7.749 | 14.240 | 47.697 | 16.796 | 43.378 | 45.748 | 34.470 | 22.125 | 11.669 |
| Indes anglaises | 4.216 | 2.640 | 90 | 167 | 8.463 | 328 | 14.673 | 168 | 23.990 | 2.357 | 23.009 |
| Possessions hollandaises | 114 | 2.025 | 255 | » | 1.519 | 103 | » | 1.293 | 202 | 159 | 14.751 |
| Malte et autres possessions anglaises de la Méditerranée | » | 271.113 | 141.255 | 52.167 | » | » | » | 150.421 | 490.054 | 1.499.604 | 1.262.422 |
| Venezuela | 2.729 | 5.846 | 613 | 4.740 | 4.356 | 60 | 75 | 51 | 133 | 14.571 | 45.784 |
| Brésil | 195 | 1.860 | 934 | 988 | 3.048 | 5.357 | 4.259 | 1.773 | 8.881 | 1.171 | 2.122 |
| Rio-de-la-Plata | 127 | 9.831 | 3.814 | 100.808 | 76.198 | 142.893 | 297.973 | 476.324 | 717.850 | 901.911 | 987.952 |
| Chili | 106 | 93 | » | » | 56 | » | 51.298 | 50 | 155.770 | 124 | 79 |
| Haïti | 9.010 | 57.169 | 89.552 | 64.951 | 108.757 | 4.951 | 74.206 | 41.122 | 84.679 | 75.167 | 86.162 |
| Possessions espagnoles en Amérique | 252 | 230 | 26 | 46 | 1.781 | 13.347 | 1.813 | » | 2.059 | 12.102 | 77 |
| Possessions danoises en Amérique | 2.958 | 19.040 | 21.417 | 28.156 | 31.660 | » | » | » | » | » | » |
| Indes. Colonies françaises | 235 | » | » | » | 44 | 17 | » | 625 | 131 | 387 | 876 |
| Algérie | 5.134.602 | 5.370.107 | 5.185.535 | 5.115.596 | 5.560.385 | 5.824.265 | 6.804.959 | 5.883.225 | 6.164.218 | 7.139.063 | 7.184.869 |
| Guadeloupe | 165.806 | 119.942 | 84.387 | 31.827 | 62.677 | 80.809 | 38.740 | 83.667 | 56.988 | 82.452 | 77.147 |
| Martinique | 809.873 | 149.142 | 137.200 | 74.575 | 160.306 | 191.471 | 107.005 | 100.120 | 111.398 | 140.858 | 96.080 |
| Bourbon | 39.982 | 21.638 | 11.729 | 2.193 | 9.982 | 4.025 | 406 | 215 | 1.050 | 805 | 3.075 |
| Sénégal Saint-Louis et Gorée | 84.097 | 40.764 | 21.745 | 24.090 | 19.036 | 17.929 | 25.905 | 2.455 | 14.608 | 13.115 | 11.995 |
| Guyane française | 36.645 | 57.312 | 40.878 | 50.547 | 44.252 | 63.336 | 31.193 | 47.968 | 44.338 | » | 39.311 |
| Autres pays | » | 303.363 | 125.854 | 160.455 | 190.639 | 652.051 | 2.635.945 | 1.203.321 | 1.272.668 | 1.557.008 | 1.162.596 |
| Totaux | 21.794.040 | 71.314.926 | 58.975.964 | 45.207.972 | 42.964.109 | 47.774.501 | 44.214.262 | 30.636.695 | 47.011.114 | 50.562.597 | 56.906.424 |

## CAFÉS

### I. — INTRODUCTION DE L'USAGE DU CAFÉ

Le premier breuvage qu'on imagina de préparer avec les grains du caféier, fut une décoction des fèves et de la pulpe, bouillies ensemble, ou une décoction de la pulpe seulement : c'est ainsi qu'en usent encore les habitants de plusieurs provinces de l'Arabie. Ce n'est que plus tard qu'on prépara, avec les graines rôties et pulvérisées, la boisson que nous connaissons sous le nom de café.

Vers la fin du xvme siècle ou le commencement du xvime (entre les années 900 et 910 de l'hégire), le café fut apporté par quelques derviches de l'Arabie au Caire, où ses qualités furent appréciées et son usage propagé avec un tel enthousiasme qu'il devint, dès cette époque, un objet de commerce assez important.

Du Caire, la coutume de boire du café s'introduisit en Syrie, dans l'Asie-Mineure et de là à Constantinople, où il prit des développements excessifs. (1546 ou 1584).

Du Levant, cette boisson se répandit bientôt en Europe. Un médecin allemand, Léonard Rouwolf, qui se trouvait à Constantinople, à la fin du xvime siècle, fut le premier européen qui remarqua le café et le fit connaître dans sa patrie. Peu après, un célèbre médecin et botaniste de Padoue, Prosper Alpin, qui résidait au Caire, vit cet arbrisseau dans le jardin d'Ali-Bey et en donna la description dans son ouvrage sur les plantes de l'Egypte, publié en 1591. Pietro della Valle, qui voyageait en 1615, le fit connaître à l'Italie, où il le présenta comme le *Nepenthès* d'Homère.

L'introduction du café en France est due à un négociant de Marseille. « En 1644, « lisons-nous dans une notice publiée par la *Revue Orientale*, un Marseillais, nommé « Laroque, introduisit le café en France; mais, avant d'en répandre le goût dans son « pays, il en fit longtemps ses délices, avec un certain nombre de personnes qui « avaient, comme lui, conservé les coutumes de l'Orient. Le premier établissement « public appelé *Café*, fut créé à Marseille en 1664 (1), et dès lors, son usage devint « si fréquent dans cette ville que les médecins s'en alarmèrent; (2) mais, les cafés « n'en furent pas moins fréquentés.

« Le premier Café, à Paris, fut ouvert, sur le quai de l'École, en 1672, par un

(1) Ce café était situé près de la Loge (Hôtel-de-Ville). *Statistique des Bouches-du-Rhône*. Tome IV, page 635.

(2) Dans un ouvrage de Pitton, médecin d'Aix, sur les eaux thermales de cette ville, et imprimé en 1678, on trouve une dissertation sur la question de savoir, si les eaux d'Aix sont propres à faire du café. L'auteur conclut que la drogue nouvellement introduite en France et appelée Café ou *Cahoué*, ne peut qu'être nuisible aux hommes, et surtout à ceux qui ont un tempérament nerveux ou sanguin.

« Arménien. Peu de temps après, un sicilien, nommé Procope, lui succéda, et réussit « à y attirer la meilleure compagnie. » (1)

Le café n'était cultivé, à cette époque, qu'en Arabie et l'Ile Bourbon. Il était importé par les navires de la Compagnie des Indes Orientales et par ceux de Marseille, qui allaient l'acheter en Egypte, où il était apporté par les caravanes de Moka au Caire.

En 1692, Louis XIV, voulant imposer cette nouvelle consommation, vendit à François Damasse le privilége exclusif de la vente du café dans tout le royaume. Il ne fut permis de l'introduire en France que par Marseille et Rouen.

## II. — COMMERCE DU CAFÉ

Le café ne fut cultivé aux Antilles, à la Martinique, à Saint-Domingue, à la Guadeloupe et à Cayenne que vers 1720; mais, dès 1732, ces colonies furent en mesure de nous en fournir de grandes quantités. Un arrêt du Conseil d'État, du 27 septembre de cette année, régla, en effet, les conditions de l'importation des cafés et désigna les ports par où elle devait se faire; c'étaient Marseille, Bordeaux, Bayonne, La Rochelle, Nantes, le Hâvre, Dunkerque et Saint-Malô.

Le 29 mai 1736, intervint un autre arrêt du Conseil d'État qui, tout en déclarant libre et franche de tous droits l'entrée à Marseille des cafés, soit du Levant, soit de l'Amérique, en prohiba l'introduction dans le royaume. Le transit seul était permis.

Sur les réclamations du commerce, cette interdiction fut levée l'année suivante, mais sous la condition de faire passer les cafés à l'entrepôt, où ils subissaient une vérification, avant de les livrer à la consommation.

En 1775, l'importation du café de nos Colonies s'élevait, pour le port de Marseille, à 2,682,978 livres, réparties ainsi qu'il suit :

| | | |
|---|---|---|
| Martinique . . . . . . . . . . . . . . | 1,189,285 | livres. |
| Ile Bourbon . . . . . . . . . . . . . | 1,032,491 | id. |
| Guadeloupe . . . . . . . . . . . . . | 454,734 | id. |
| Cayenne . . . . . . . . . . . . . . . | 6,468 | id. |
| Total égal. . . . . . . . . . | 2,682,978 | livres. |

A cette époque, la valeur totale des importations du café en Europe était estimée à 100 millions de livres. Aujourd'hui, la France seule en importe pour 147 millions de francs.

(1) *Notice sur la culture et le commerce du café Moka.* (Extrait de la *Revue Orientale*). Paris 1852, Imp. Thunot

En ce qui concerne spécialement le port de Marseille, les importations de café ont augmenté, depuis vingt ans, dans une assez large proportion. Elles se sont élevées de 13 millions de tonnes (valeurs réelles 19 millions de francs) en 1855, à 20 millions de tonnes (46 millions de francs) en 1874.

Mais, cette augmentation de 7 millions de tonnes (51 0/0) qui s'était produite dès 1860, ne s'est pas toujours maintenue, et ce n'est qu'après une diminution persistante que le chiffre de 20 millions de tonnes a été atteint de nouveau en 1873 et 1874.

Voici, d'après les indications fournies par la Chambre de Commerce, quelles ont été les causes de la diminution survenue en 1861, après une rapide augmentation.

Les Italiens ont déployé une grande activité pour attirer à eux les importations directes des cafés, et les Anglais exploitant avec fruit ces dispositions, ont trouvé en Italie beaucoup d'acheteurs pour leurs cargaisons flottantes.

Le Levant a fait de même pour les cafés du Brésil et, de ce côté, Marseille a perdu en grande partie les principaux débouchés de Constantinople, Smyrne et Syra.

Le débouché de la Suisse diminue de jour en jour, à cause des frais de transport qui sont plus élevés à Marseille que dans les autres marchés de France.

Il est peu d'articles qui aient plus souffert des tarifs de chemin de fer que les cafés. Ainsi, pour ne citer qu'un exemple: de Marseille à Bâle, cette denrée paie par tonne près de 10 fr. de plus, qu'elle ne paie du Hâvre à la même destination.

La Chambre de Commerce insiste, en conséquence, afin que le gouvernement use de son influence pour obtenir de l'Administration du chemin de fer qu'elle fasse de son plein gré, ce que la concurrence des moyens de transport procure au commerce sur d'autres marchés. Elle demande, en outre, que le port de Marseille reçoive au plus tôt la part qui lui revient dans le service maritime du Brésil.

**1862**

Les arrivages de café, en 1862, ont été un peu au-dessous de ceux de 1861 et bien inférieurs à ceux de 1860.

La Chambre de Commerce soumet, à cette occasion, les observations suivantes au Ministre :

Le rayon de nos débouchés s'est considérablement restreint, et Marseille est devenue tributaire de Barcelone, de Bordeaux, du Hâvre et de Londres.

La marchandise prise dans les entrepôts de ces villes, a été naturellement grevée d'un surcroît de frais et l'écoulement en a été d'autant plus difficile que, sur plusieurs points, le commerce marseillais a rencontré la concurrence des marchés mêmes sur lesquels il s'était approvisionné.

La concurrence de Londres et de la Hollande, provoquée par l'abaissement de droits consenti en faveur des provenances des entrepôts d'Europe, a commencé à se faire sentir sérieusement sur notre place.

Le commerce de Marseille voit donc avec regret lui échapper le débouché considérable qu'il trouvait dans l'intérieur de la France, et notamment à Paris, surtout pour les cafés Moka, qu'il lui fournissait presque exclusivement. Aujourd'hui, c'est de l'Angleterre que s'expédient à Paris par le Hâvre, et dans l'intérieur par Bordeaux, de grandes quantités de ces sortes de cafés.

Il serait, cependant, facile de rendre à la place de Marseille une grande partie de cet important débouché. Il faudrait pour cela, — puisque l'Égypte est très-souvent le lieu d'embarquement des cafés Moka, — admettre ceux de ces cafés qui en proviendraient, non plus comme arrivant des entrepôts, mais comme provenant des lieux de production, et de les affranchir ainsi d'une différence de droit dont l'énormité est patente (5 fr. par 100 kilogr.).

### 1863

L'importation des cafés, de diverses provenances, présente un total de 13,200 tonnes, et accuse une diminution de 7,689 tonnes, comparée à 1860.

En 1860, le port de Marseille avait participé pour les 14/24 à l'importation générale des cafés du Brésil dans les divers ports de la France; en 1863, il n'y figure plus que pour 7/24.

Une diminution moins forte et cependant très-sensible s'est produite dans l'ensemble des importations. Tous les ports réunis, qui avaient reçu du Brésil 30,000 tonnes en 1861, n'en ont plus reçu que 24,000 en 1863.

Ce que la France a perdu a été gagné par le commerce étranger. Londres et Hambourg ont vendu leurs cargaisons flottantes pour Gênes, Trieste, Syra, Smyrne ou Constantinople.

Parmi les moyens qui peuvent améliorer cette situation, la Chambre de Commerce n'en connaît pas, dont les conséquences puissent exercer sur le commerce et l'industrie de Marseille, comme sur l'écoulement des produits agricoles du Midi, des effets plus salutaires, que la création du service transatlantique du Brésil, service qu'une loi a concédé à la ville de Marseille, mais dont le gouvernement s'est vu obligé d'ajourner la mise en activité.

### 1864

Les importations de cette année présentent une augmentation de 1,700 tonnes sur celles de 1863.

Les importations de Maracaïbo et de la Guayra se sont maintenues dans la moyenne des dernières années; ce qui fait espérer que le marché de Marseille pourra conserver quelque importance pour cette sorte de café.

Par contre, les arrivages d'Haïti ont sensiblement diminué et sont descendus aux chiffres de 1861 et 1862. L'Italie, qui est le seul pays étranger de la Méditerranée où se consomme cette sorte de café, a été en grande partie approvisionnée par les cargaisons flottantes.

Les importations de Santiago de Cuba, qui diminuaient chaque année, ont fini par cesser tout à fait.

Les cafés de Porto-Ricco, très-appréciés tant par les consommateurs de l'intérieur que par ceux de l'Italie, nous sont venus directement en grande partie. L'Espagne ne nous en a livré qu'une faible quantité. Toutefois, pour les qualités vertes vraiment supérieures de Santiago et de Ceylan-Plantation, le commerce de Marseille a dû recourir aux marchés de Bordeaux et de Londres.

Marseille a reçu par l'Égypte des quantités considérables de café Moka, mais il ne lui est rien venu des excellentes qualités d'Aden qui prennent ordinairement la voie de Zanzibar, et dont notre ville avait cru, un moment, posséder le monopole.

Rien ou presque rien n'est venu des Indes Orientales.

Quant aux cafés du Brésil, l'importation de 1864 a dépassé de 3,754 tonnes celle de 1863. Cette augmentation a suffi pour combler le déficit résultant de la diminution des arrivages des autres provenances et pour élever l'ensemble de nos importations de cafés à un chiffre, déjà signalé, excédant de 1,700 tonnes celui de 1863.

Marseille a le plus grand intérêt à voir grandir ses relations commerciales avec le Brésil. Le café est, comme le sucre, la monnaie avec laquelle on paie presque exclusivement, dans le Brésil, les produits de notre sol ou de notre industrie nationale, et cette même monnaie nous sert une seconde fois pour payer, dans le Levant où les sucres sont exportés, les riches cargaisons de soies, de cotons, laines, huiles et blés que nous en recevons.

La Chambre de Commerce insiste de nouveau, pour obtenir la création du service transatlantique du Brésil qui lui a été promis. « Si ce service a été jugé utile en 1857, « ajoute-t-elle, on peut dire hardiment qu'il est aujourd'hui d'une nécessité absolue, « car il peut seul rendre l'activité aux relations du port de Marseille avec la Plata, « qui sont, depuis quelques années, languissantes, et donner un plus grand essor « au développement de ses affaires avec le Brésil. Ce service transatlantique ferait, « en outre, de Marseille, la grande station du commerce de la Méditerranée et de « ses nombreux émigrants vers les vastes contrées de l'Amérique du Sud. »

### 1865

La Chambre de Commerce constate avec plaisir une augmentation de 2,000 tonnes dans l'importation des cafés. Cette augmentation lui paraît d'autant plus remarquable, que divers motifs lui avaient fait présager, l'année précédente, un ralentissement considérable dans les transactions de café.

En effet, l'impulsion donnée aux expéditions dans le Levant et les ports de l'Italie, la cessation de la guerre des Etats-Unis, — qui permettait à cette puissance de reprendre son ancienne activité commerciale et de demander au Brésil des quantités de cafés, qui semblaient devoir amener une diminution dans les envois pour l'Europe, et surtout pour la Méditerranée ; — enfin, le retard apporté dans l'organisation du service transatlantique destiné à mettre notre place en communication directe avec le Brésil, étaient bien de nature à justifier sur ce point les appréhensions générales.

« La position favorable de notre marché, ajoute la Chambre de Commerce, l'énergie « et l'esprit d'initiative de nos commerçants, ont heureusement conjuré le danger qui « semblait nous menacer, et, chose digne de remarque, nos arrivages du Brésil ne « sont pas restés au-dessous de ceux de l'année 1864. »

### 1866

Les espérances qu'avait fait naître la marche ascendante de l'importation des cafés, pendant les deux dernières années, ne se sont pas réalisées en 1866.

La principale cause de la diminution qui se produit de nouveau dans le chiffre de cette importation est, sans contredit, la tendance chaque jour plus marquée des consommateurs à se mettre en relations directes avec les pays producteurs, et à se passer ainsi d'intermédiaires.

Les cafés du Brésil, par exemple, dont le marché de Marseille approvisionnait l'Italie et le Levant, sont aujourd'hui directement adressés à ces deux pays consommateurs, qui ont même créé pour faciliter les importations directes, des comptoirs à Rio-Santo, et cet exemple suivi de proche en proche, fait peu à peu déserter notre marché qui était encore, pour cet article, il y a quelques années, l'entrepôt général de la Méditerranée.

D'autre part, les relations directes et régulières établies par les services transatlantiques entre le Brésil et les ports du Hâvre, de Bordeaux et la ville de Londres, expliquent les nombreux approvisionnements de cafés qu'on trouve sur ces divers marchés, où la concurrence, amenée par l'abondance des produits, facilite les achats à des conditions favorables aux consommateurs et donne lieu aux cargaisons flottantes qui sont dirigées des marchés anglais et d'Allemagne dans la Méditerranée, et viennent offrir aux acheteurs presque autant d'avantages que les importations directes.

« Tout porte à croire, cependant, lisons-nous dans le compte-rendu de la situation

« commerciale publié par la Chambre, que, lorsque notre place sera reliée au Brésil « par des services réguliers et plus nombreux, nous verrons notre marché reprendre « son ancienne importance ».

### 1867

Enfin, un service régulier de bateaux à vapeur sur le Brésil et la Plata, vient d'être créé, et le mouvement commercial de cette année s'est accru dans une large proportion. L'importation des cafés du Brésil a atteint le chiffre de 15,549 tonnes, soit le double de celui de l'année précédente.

D'un autre côté, les efforts tentés par le Commerce marseillais pour attirer à lui des demandes plus nombreuses, soit du Levant, soit de toutes les autres contrées méditerranéennes, ont amené un mouvement d'exportation en rapport avec les arrivages.

### 1868

L'importation des cafés a un peu diminué, mais elle est restée au-dessus du chiffre des importations de 1866. Les relations avec le Brésil sont encore très-actives.

Les arrivages de café Moka, par la voie de Zanzibar, ont été nuls en 1868, mais les importations de ces mêmes qualités de café, par la voie de l'Égypte, continuent à être très-suivies; ce qui fait supposer que les cafés de Moka n'emprunteront plus désormais d'autre voie que celle de l'Isthme de Suez.

La moyenne du prix des cafés, en 1868, s'établit de la manière suivante :

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Moka (par l'Égypte) . . . . . | F. | 100 | à | 115 | » | les 50 kilogrammes. |
| Porto-Ricco . . . . . . . . . . | » | 90 | à | 95 | » | id. |
| Maracaïbo. . . . . . . . . . . | » | 60 | à | 65 | » | id. |
| Guayra (gragé). . . . . . . . | » | 75 | à | 80 | » | id. |
| Id. (non gragé) . . . . . | » | 65 | à | 67 | 50 | id. |
| Haïti. . . . . . . . . . . . . . | » | 50 | à | 58 | » | id. |
| Ceylan (par Londres). , . . . | » | 90 | à | 100 | » | id. |
| Martinique (Guadeloupe) . . . | » | 130 | à | 135 | » | id. |

### 1869

Le chiffre des importations s'est élevé à 18,688 tonnes, c'est-à-dire 2,800 tonnes de plus qu'en 1868.

Les relations de Marseille avec le Brésil continuent à s'accroître et les arrivages de cafés de cette provenance se développent de plus en plus; ils ont représenté, en 1869, plus des trois quarts de l'importation générale.

### 1870

Le chiffre des importations est descendu à 15,427 tonnes. C'est une forte diminution sur 1869; mais, si on compare ce chiffre avec celui de 1866 (12,300 tonnes), on constate encore une augmentation de 3,000 tonnes.

La Chambre de Commerce signale, avec satisfaction, l'augmentation toujours croissante de l'importation des cafés des Indes anglaises d'où le marché de Marseille n'en recevait presque pas, il y a quelques années.

Ainsi, de 24 tonnes en 1866, l'importation des cafés de cette provenance s'est élevée à 1,045 tonnes en 1870.

### 1871

Le commerce des cafés a présenté un intérêt exceptionnel pendant l'année 1871. Les qualités du Brésil, qui forment l'aliment principal de notre marché, ont éprouvé une hausse de 40 0/0 environ. Les prix qui étaient à 66 fr. au mois de mars, s'élevaient à 88 fr. 94 c. en décembre.

La position des cafés *dits de bon goût*, a suivi le mouvement général; mais la hausse est moins considérable que sur les Rio. Les qualités de Moka, seules, par une exception singulière, sont restées à peu près aux mêmes prix.

La moyenne des prix des cafés *bon goût*, pendant l'année 1871, s'établit de la manière suivante :

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Moka-Aden | F. | 121 | à | 122 |
| Moka-Alexandrie | » | 108 | à | 109 |
| Porto-Rico | » | 85 | à | 86 |
| Maracaïbo | » | 77 | à | 78 |
| Haïti | » | 77 | à | 78 |
| Indes anglaises | » | 82 | à | 83 |

### 1872

La hausse des cafés en 1872 n'a pas été tout à fait le résultat de la spéculation; elle a été plutôt la conséquence des petites récoltes dans le Brésil et les autres pays de production, et des besoins toujours croissants de la consommation, tant en Europe qu'aux États-Unis.

Dans ce dernier pays surtout, le débouché augmente chaque année, et la réduction des droits mise en vigueur à partir du 1er juillet 1872 ne peut que lui donner une importance plus grande. Aujourd'hui, la place de New-York tend à devenir le plus grand marché régulateur des cafés. La campagne nouvelle s'ouvre donc avec de hauts prix et sans grande probabilité de les voir fléchir bientôt.

Les importations directes des cafés *bon goût* ne s'élèvent qu'à 3,000 tonnes environ, et il est regrettable que, depuis l'ouverture du Canal de Suez, nos relations avec les Indes n'aient pas pris plus d'extension. Cela est dû principalement à l'insuffisance des transports. L'année dernière, plusieurs parties de cafés achetées pour Marseille, ont dû recevoir une autre destination, les expéditeurs ne trouvant pas de bateaux à vapeur sous charge pour notre port.

### 1873

Le mouvement des cafés pendant l'année 1873 a dépassé toutes les prévisions; la cause, en première ligne, est dans l'accroissement général de la consommation, aussi bien en Europe qu'aux États-Unis.

Les importations de café *bon goût* ont considérablement augmenté pendant cette année. Elles s'élèvent à 7,500 tonnes contre 3,000 tonnes en 1872.

Cette augmentation porte principalement sur les provenances de l'Inde, dont l'importation s'est élevée de 733 tonnes à 1,878.

La Chambre de Commerce fait remarquer que l'insuffisance des transports par vapeur avec les Indes, d'un côté, et les tarifs élevés des chemins de fer, de l'autre, mettent obstacle à un plus grand développement de notre commerce avec ce pays producteur.

### 1874

La Chambre de Commerce, en signalant une nouvelle augmentation dans les arrivages de cafés des Indes, qui se sont élevés de 2,000 tonnes à 4,417 tonnes, constate avec regret l'insuffisance des moyens de transport.

« Nous n'avons, dit-elle, sur la ligne des Indes qu'une seule compagnie française, « celle des Messageries, et les moyens mis par elle au service du commerce ont « été plus qu'insuffisants. Des marchandises achetées en destination de notre place « et chargées sur les vapeurs des Messageries, ont dû subir des séjours beaucoup « trop prolongés dans les lieux de transbordement, et il en est résulté des pertes « très-sérieuses. Ce fâcheux état de choses a mis souvent nos importateurs dans « la nécessité de recourir à l'affrétement direct de bateaux étrangers et aux lignes « régulières des compagnies italiennes. Les Messageries ont reconnu, par l'organe « de leurs administrateurs, l'avantage qu'il y aurait à organiser sur de nouvelles « bases leurs services sur les Indes, et il faut espérer qu'à l'avenir, elles pourront « satisfaire, dans une plus large mesure, aux besoins de notre commerce. »

Il s'est produit, dans le courant de cette année, un fait qui est constaté avec satisfaction par la Chambre de Commerce; c'est l'établissement d'une ligne télégra-

phique entre l'Europe et le Brésil. Cette rapidité de communication permet actuellement au commerce de Marseille, après avoir télégraphié sa demande, de recevoir des marchandises du Brésil en trente jours, alors que deux mois suffisaient à peine pour la même opération.

L'analyse des rapports de la Chambre de Commerce, que nous venons de placer sous les yeux du lecteur, lui a fait connaître les différentes phases du commerce des cafés à Marseille, depuis une quinzaine d'années. Nous complétons ces utiles renseignements, en résumant dans un tableau, ci-annexé, le mouvement des importations de cette denrée exotique, avec l'indication des pays de provenance, depuis 1855 jusqu'au 31 décembre 1874.

### CAFÉS — IMPORTATIONS

| PROVENANCES | 1855 | 1858 | 1859 | 1860 | 1861 | 1862 | 1863 | 1864 | 1865 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | tonnes | tonnes | tonnes | tonnes | tonnes | tonnes | tonnes | tonnes | tonnes |
| Moka (Zanzibar) | » | 528 | 37 | 540 | 692 | 785 | 544 | » | » |
| id. (Egypte) | » | » | » | » | » | » | » | 130 | 304 |
| Cuba et Porto-Rico | 1.009 | 645 | 674 | 185 | 253 | 404 | 883 | 512 | 468 |
| Maracaibo / Guayra... } Venezuela | 760 | 887 | 1.896 | 3.018 | 1.654 | 2.005 | 1.865 | 3.080 | 3.585 |
| Haïti | 743 | 1.920 | 717 | 2.282 | 1.308 | 1.525 | 2.419 | 1.570 | 1.522 |
| Brésil | 9 424 | 7.400 | 8 166 | 13.934 | 9.925 | 9.354 | 6.855 | 10.609 | 10.821 |
| Indes anglaises et hollandaises | 348 | 382 | » | 276 | » | » | » | 86 | 28 |
| Réunion, Guadelouqe et Martinique | 31 | » | » | » | » | » | » | 88 | 73 |
| Diverses provenances | 1.499 | » | » | » | 1.736 | 245 | 452 | 179 | 227 |
| Totaux | 13.814 | 11.772 | 11.490 | 20.235 | 15.951 | 14.530 | 13.808 | 15.166 | 17.068 |

### CAFÉS — IMPORTATIONS (suite)

| PROVENANCES | 1866 | 1867 | 1868 | 1869 | 1870 | 1871 | 1872 | 1873 | 1874 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | tonnes | tonnes | tonnes | tonnes | tonnes | tonnes | tonnes | tonnes | tonnes |
| Moka (Zanzibar) | 420 | 452 | » | 391 | » | » | » | » | » |
| id. (Egypte) | 666 | 669 | 520 | 615 | 775 | 503 | 229 | 319 | 1.943 |
| Cuba et Porto-Rico | 308 | 432 | 212 | 520 | 214 | 123 | 20 | 358 | 705 |
| Maracaibo / Guayra.... } Venezuela | 1.900 | 1.070 | 700 | 1.026 | 1.206 | 577 | 744 | 1.300 | 1.040 |
| Haïti | 1.326 | 785 | 780 | 150 | 806 | 420 | 489 | 1.065 | 512 |
| Brésil | 7.025 | 15.549 | 12.900 | 14.688 | 10.151 | 9.825 | 6.737 | 13.294 | 10.010 |
| Indes anglaises et hollandaises | 24 | 446 | 100 | 202 | 1.045 | 316 | 783 | 1.878 | 4.417 |
| Réunion, Guadeloupe et Martinique | 13 | 19 | 22 | 23 | » | » | » | » | » |
| Diverses provenances | 618 | 200 | 2.174 | 1.073 | 1 230 | 2.986 | 1.087 | 2.595 | 1.552 |
| Totaux | 12.300 | 19.622 | 16.408 | 18.688 | 15.427 | 14.754 | 10.039 | 20.809 | 20.179 |

## CACAOS

Les importations des Cacaos à Marseille n'ont pas cessé de décroître depuis vingt ans.

Le tableau que nous transcrivons ci-après, fait connaître, en effet, que le chiffre de ces importations est descendu de 730 tonnes en 1855 à 494 tonnes en 1865 et à 307 tonnes en 1874.

Paris et quelques grandes usines qui s'approvisionnent dans les ports de l'Océan, ont, en quelque sorte le monopole de la fabrication du chocolat ; ce qui réduit de jour en jour la part que prennent à la consommation des cacaos les fabriques des villes du Midi.

| PROVENANCES | 1855 | 1865 | 1870 | 1874 |
|---|---|---|---|---|
| | tonnes | tonnes | tonnes | tonnes |
| Brésil (Para et Bahia) | 186 | 310 | 141 | 1 |
| Haïti | 206 | 22 | » | » |
| Venezuela | 20 | 80 | 23 | 38 |
| Possessions anglaises | 38 | 14 | » | 133 |
| id. françaises | 118 | 68 | 92 | » |
| Autres pays | 195 | » | 38 | 135 |
| Totaux | 730 | 494 | 294 | 307 |

# POIVRES

Le commerce des poivres, qui a pris un assez grand développement depuis trois ans, était resté stationnaire pendant bien des années. En 1871, le chiffre de ses importations était le même qu'en 1855, et l'année suivante, il diminuait de la moitié, pour se relever, il est vrai, en 1873 et augmenter encore en 1874 et 1875.

Voici le détail des arrivages depuis 1855, avec la cote des prix depuis 1863 :

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1855 — | 1,570 tonnes. | | |
| 1860 — | 1,056 id. | | |
| 1861 — | 536 id. | | |
| 1862 — | 650 id. | F. 90 à 102 | les 100 kilogrammes. |
| 1863 — | 1,465 id. | 90 à 102 | id. |
| 1864 — | 1,476 id. | 83 à 100 | id. |
| 1865 — | 1,300 id. | 75 à 86 | id. |
| 1866 — | 1,317 id. | 74 à 86 | id. |
| 1867 — | 1,055 id. | 84 à 88 | id. |
| 1868 — | 566 id. | 78 à 90 | id. |
| 1869 — | 1,171 id. | 86 à 110 | id. |
| 1870 — | 752 id. | 104 à 150 | id. |
| 1871 — | 1,576 id. | 150 à 156 (1) | id. |
| 1872 — | 720 id. | 156 à 158 | id. |
| 1873 — | 2,228 id. | 152 à 180 | id. |
| 1874 — | 2,029 id. | 120 à 180 | id. |
| 1875 — | 3,078 id. | — | — |

Le tableau ci-après fait connaître, avec l'indication des provenances, les quantités importées en 1855, et pendant les huit dernières années :

| PROVENANCES | 1855 | 1866 | 1867 | 1868 | 1869 | 1870 | 1871 | 1872 | 1873 | 1874 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | tonnes | tonnes | tonnes | tonnes | tonnes | tonnes | tonnes | tonnes | tonnes | tonnes |
| Angleterre | 17 | 4 | 238 | 322 | 114 | 89 | » | » | » | » |
| Italie | 62 | » | 6 | 178 | 1 | » | » | » | » | » |
| Indes anglaises | 1.005 | 80 | 2 | 58 | 263 | 300 | 359 | 240 | 753 | 1.357 |
| id. hollandaises | 285 | 1.283 | 796 | » | 779 | 363 | 849 | 87 | 1.189 | 297 |
| Autres pays | 201 | 3 | 13 | 8 | 4 | » | 368 | 393 | 886 | 375 |
| Totaux | 1.570 | 1.317 | 1.055 | 566 | 1.171 | 752 | 1.576 | 720 | 2.228 | 2.029 |

L'ouverture du Canal de Suez a été favorable à l'importation des poivres, qui tendent à devenir l'objet d'un commerce très important pour notre ville.

(1) Les droits de Douane ont été augmentés pendant cette année.

## GRAINES OLÉAGINEUSES

La production des huiles de graines a considérablement augmenté, par suite du progrès des sciences et de l'emploi général des machines à vapeur. On extrait aujourd'hui des huiles de toutes sortes de graines, et l'on est souvent tenté de se demander, si ces huiles ne finiront pas par remplacer entièrement l'huile d'olive dans la consommation.

Les huiles de graines, qui ont la plus grande importance commerciale, sont celles de colza, d'œillette ou pavot, de lin, de sésame et d'arachide.

La culture des colzas et des œillettes se fait sur une grande échelle dans nos départements du Nord. Quant aux graines de lin, de sésame et d'arachide, qui forment l'objet d'un commerce très-considérable à Marseille, elles sont importées, savoir : celles de lin et de sésame, de la Turquie, de la Russie, de l'Italie et des Indes Orientales; et celles d'arachide, du Sénégal et de la Côte Occidentale d'Afrique.

En 1832, l'importation des graines oléagineuses à Marseille se bornait à 250 tonnes venues de la Mer Noire; aujourd'hui, cette importation s'élève à plus de 200,000 tonnes.

Il est très-intéressant de suivre, dans les comptes-rendus publiés par la Chambre de Commerce, depuis une quinzaine d'années, la marche progressive de cette branche si importante du commerce marseillais.

### 1861

« Le commerce des graines oléagineuses, qui date de vingt-cinq ans à peine, lisons-« nous dans le compte-rendu de 1861, a acquis, dans ce court espace de temps « une grande importance. Le surcroît de consommation des huiles d'olive que rendait « nécessaire le graissage des machines, coïncidant avec le déficit des récoltes, il « fallut forcément chercher, pour la fabrication des savons, des huiles auxiliaires. On « commença par introduire des graines de lin; les sésames du Levant vinrent ensuite « et, peu après, les arachides de la Côte Occidentale d'Afrique et les sésames de « l'Inde fournirent à notre commerce des ressources constantes et inappréciables. »

Les huileries de Marseille, d'abord installées en vue des besoins de la savonnerie, ne tardèrent pas à fournir, à la consommation, des huiles à bouche, des huiles lampantes, dont le produit égale à peu près la valeur des huiles à fabrique.

L'agriculture elle-même a trouvé dans les tourteaux, — résidus des graines

oléagineuses, — un engrais précieux qui, utilisé pour le blé, les garances, la vigne, a donné à la culture des départements environnants une grande importance.

Le commerce des graines oléagineuses, qui doit à Marseille sa plus vive impulsion, a donc été, pour toutes les branches de l'industrie nationale, une source de progrès et de bénéfices.

Les graines sont affranchies de tout droit pour les provenances directes sous pavillon français ou pavillons assimilés par les traités; elles paient un droit différentiel, alors seulement qu'elles viennent d'un entrepôt ou qu'elles arrivent sous pavillon étranger. L'assimilation des pavillons est donc le seul moyen qui reste pour developper cette branche d'industrie; mais, on ne peut atteindre ce but que par de larges concessions préalablement octroyées en faveur de la marine marchande. La chambre de Commerce a déjà eu l'occasion d'exprimer ce double vœu.

**1862**

Les arrivages de graines qui n'avaient pas cessé de progresser depuis 1855, ont encore augmenté, en 1862, dans une notable proportion. La Chambre de Commerce constate que l'augmentation extraordinaire des importations de cette année n'a troublé ni les transactions, ni les opérations des fabriques. Les prix se sont maintenus en hausse et la consommation a complétement absorbé la production des huileries.

**1863**

Les importations de graines sont restées les mêmes ou ont très-peu fléchi en 1863, quoique le commerce ait été atteint par deux faits qui devaient en diminuer l'activité. D'une part, la récolte des colzas, qui a été très-abondante, aurait pu nuire à la vente des huiles lampantes; d'autre part, la savonnerie a employé des quantités considérables de saindoux d'Amérique. La place de Marseille a reçu 12 millions de kilogr. de cette graisse, ce qui équivaut à la trituration de 300,000 quintaux métriques de graines oléagineuses environ.

**1864**

Cette année n'a pas été aussi satisfaisante pour le commerce des graines oléagineuses.

La culture du coton a exercé dans le Levant une certaine influence sur la culture des graines. — Les importations de sésames de cette contrée ont été réduites de plus de la moitié. Les arrivages de sésames de l'Inde se sont maintenus à peu près au

chiffre moyen des années précédentes. Dans les vastes territoires de l'Inde, la substitution d'une culture à l'autre a été moins rapide peut-être, mais les importations de 1864 proviennent de la récolte de 1863.

La concurrence des huiles de pétrole a nui, en outre, à la vente des huiles de graines. Il est hors de doute que les pétroles pénètrent peu à peu dans notre consommation et qu'ils porteront un grave préjudice au commerce des graines oléagineuses. Déjà, malgré la mauvaise récolte de colzas, les huiles lampantes de toutes sortes ont éprouvé une baisse sensible qui, bien certainement, n'a eu d'autre cause que l'introduction des huiles de pétrole dans la consommation.

## 1865

Les craintes manifestées par les fabricants d'huile ne se sont pas réalisées. L'année 1865 a vu augmenter, de 215,000 tonnes, le chiffre des importations de graines oléagineuses.

Cependant, l'Egypte a cessé ses envois; l'Asie-Mineure et les Indes les ont de beaucoup réduits, mais l'extension de la culture du coton dans le bassin de la Méditerranée a donné lieu à une active importation et à largement compensé ces diminutions.

## 1866

Diminution de 307,830 quintaux métriques sur le chiffre des importations de l'année précédente.

Ce déficit ne saurait être attribué à une condition moins favorable du marché. Les ventes ont été aussi faciles que par le passé, les prix se sont bien maintenus et ont même haussé pour certaines qualités, surtout pour les graines pouvant produire des huiles à bouche surfines, fines et mi-fines.

La diminution signalée a particulièrement porté sur les graines de lin, de ravison, de Colza et de coton. La rareté des arrivages de ces graines a eu pour cause le peu d'abondance des récoltes dans la Russie méridionale et les achats que les Anglais ont faits de ces produits à des prix supérieurs aux nôtres.

Sur le marché d'Alexandrie, le commerce Marseillais a également rencontré, pour les graines de coton, la concurrence des Anglais qui ont enlevé la plus grande partie de la production de ce pays.

Il s'est produit, en outre, une légère diminution sur les importations du Levant, où la culture du coton a remplacé celle du sésame.

La même cause a déterminé les mêmes effets à l'égard des importations de l'Inde.

Par contre, les sésames de Calcutta semblent devoir jouer un rôle très-important sur notre marché. Déjà, plusieurs cargaisons ont été vendues à livrer, et diverses nouvelles expéditions sont annoncées.

Il est regrettable que les navires qui apporteront ces graines à Marseille ou qui devront aller les chercher, ne puissent pas trouver, dans notre port, un fret de sortie pour cette destination.

### 1867

Les importations s'élèvent à 1,403,200 quintaux métriques, soit une augmentation de 334,000 quintaux, sur l'année 1866.

La Chambre de Commerce signale comme un symptôme satisfaisant pour notre industrie, l'emploi de cet excédant, soit par les fabriques, soit par la consommation, sans qu'il ait amené ni accumulation de stock, ni dépréciation sensible dans les cours.

L'importance croissante des huileries de Marseille tient en grande partie à l'excellence de leurs produits; mais elle a aussi pour cause la diminution progressive des importations d'huile d'olive.

### 1868

Nouvelle augmentation dans les arrivages. Les importations s'élèvent à 1,701,000 quintaux métriques.

Toutes les huileries sont en pleine activité, elles ont ensemble 930 presses. Avant quelques mois, trois nouvelles usines seront terminées et le nombre total des presses sera de 975, ce qui permettra de triturer annuellement 1,785,000 quintaux métriques, en comptant sur une moyenne de 300 jours de travail, et de 600 kilogr. de graines par presse et par jour.

Le développement du commerce des graines à Marseille est des plus remarquables; mais les débouchés de ce marché augmenteraient encore et seraient presque sans limites, si une importation plus considérable permettait à l'industrie de produire à plus bas prix.

« Sous ce rapport, — ajoute le compte-rendu annuel de la Chambre de Commerce,
« auquel nous avons emprunté les détails qui précèdent, — sous ce rapport, il est à
« présumer que l'assimilation des pavillons, qui doit avoir lieu en 1869, favorisera de

« plus en plus le transport des graines dans nos ports. Nous espérons que nos agri-
« culteurs, appréciant de plus en plus les avantages de l'emploi des tourteaux,
« augmenteront progressivement leur consommation, et nous pourrons alors oser
« prédire, sans crainte, un avenir encore plus prospère à cette branche de notre com-
« merce et de nouveaux développements à l'industrie de nos huileries ».

### 1869

Bien que les importations de 1869 aient été un peu au-dessous de celles de l'année 1868, les huileries ont trituré 1,736,190 quintaux métriques de graines, soit en moyenne 144,682 quintaux par mois. C'est une augmentation de 253,830 quintaux sur l'exercice 1868.

Malgré l'abondance d'huile de toutes sortes, on peut dire que les débouchés du commerce de Marseille ont été en rapport avec la production des usines, puisque le stock en huile, à la fin de l'année, est à peu près le même que celui de 1868.

La Chambre de Commerce a confiance dans l'avenir de l'industrie locale de l'huilerie, car le percement du Canal de Suez ne peut manquer d'augmenter considérablement les relations du marché de Marseille avec l'Inde et lui assurer, par suite, de plus fortes importations de graines. Les côtes orientale et occidentale de l'Afrique en promettent aussi de grandes quantités, et la production du Levant augmentera à mesure que la culture du coton offrira moins d'avantages.

### 1870

Les importations de graines ont atteint un chiffre inconnu jusqu'alors sur le marché de Marseille. Elles se sont élevées à 1,849,860 quintaux métriques. Il est certain que ce chiffre aurait été dépassé, sans les événements désastreux dont la France a été le théâtre, et qui ont eu pour résultat de paralyser toutes les affaires pendant le second semestre de l'année 1870.

L'année 1871 se présente sous des auspices peu favorables aux huileries. Les avis de récoltes réduites à la côte de Coromandel, à Calcutta, au Sénégal et dans le Levant, font supposer que les importations de 1871 présenteront un grand déficit sur 1870.

### 1871

Les arrivages donnent, en effet, sur ceux de l'année précédente, une diminution de 117,430 quintaux métriques.

Cette diminution porte principalement sur les sésames des Indes et d'Afrique.

L'importation des arachides s'est maintenue dans les chiffres les plus élevés que cette qualité ait jamais fournis.

Le stock de graines en fabrique ou en magasin a augmenté de 75,000 quintaux métriques.

Cette augmentation est due, en partie, au projet d'impôt sur les matières premières, dont l'adoption ne peut être que très-préjudiciable pour l'huilerie marseillaise. Les droits dont il est question pour les graines oléagineuses, n'arrêteraient pas seulement le développement de cette industrie, mais pourraient entraîner sa ruine; car, en même temps qu'ils porteraient à la savonnerie, dont le sort est lié à celui de l'huilerie, des atteintes non moins graves qu'à la navigation, au commerce d'exportation et à beaucoup d'autres intérêts commerciaux, ils favoriseraient l'Italie, qui nous offrait naguère de larges débouchés et où commencent à se créer maintenant de grandes huileries.

### 1872

Nouvelle diminution dans le chiffre des importations.

Les arrivages des sésames de l'Inde et des graines de lin de la Russie ont sensiblement diminué.

Ce déficit a été heureusement atténué par une augmentation dans les envois des graines de colza, de ravison et de coton.

L'huilerie a trouvé d'ailleurs un aliment pour son travail dans les fortes réserves qui existaient en magasin à la fin de 1871, et qui y avait fait accumuler l'espoir de bénéficier des droits de douane dont étaient menacées les graines oléagineuses, droits qui ont été votés en juillet dernier.

Cette menace depuis si longtemps suspendue sur les graines a surexcité le mouvement d'importation, et le travail de l'huilerie, à la production de laquelle n'ont plus correspondu les besoins de la consommation. Aussi, en est-il résulté une baisse sur les prix qui a été, pour la plupart des graines, de 8 à 10 0/0.

### 1873

Augmentation de 236,820 quintaux métriques sur les arrivages de 1872.

La Chambre de Commerce fait, à cette occasion, l'observation suivante :

Dans les deux plus fortes années d'importation, 1870-1873, les excédants n'ont pas été fournis par les mêmes provenances; l'augmentation était produite, en 1870,

par les graines riches—sésames de l'Inde et de l'Afrique; — en 1873, par les graines de moindre rendement, — colzas du Danube — et par les graines les plus pauvres, — les cotons.

Depuis quelques années, on constate une tendance d'augmentation sur les quantités d'arachides, de cotons, de colzas et de ravisons, et, par contre, une tendance de diminution sur les graines de sésame de l'Inde et les graines de lin.

Cette décroissance s'explique, pour les sésames de l'Inde, par les mauvaises récoltes successives de Calcutta et de la côte de Malabar; mais, on peut espérer que, ces deux points reprenant leur importance moyenne de production, nous verrons, à l'avenir, les arrivages de l'Inde fournir un contingent plus élevé.

Quant aux lins de Russie, nos maisons d'importation sont portées à diriger de préférence leurs chargements sur les marchés anglais, sans doute plus avantageux et où notamment les tourteaux de lin, employés pour la nourriture des bestiaux, ont une plus value telle que ceux même fabriqués à Marseille sont à peu près tous expédiés en Angleterre.

Par le développement général qui se remarque dans la production des graines oléagineuses, l'approvisionnement de nos huileries semble, d'ailleurs, largement assuré. Il faut s'en féliciter, car l'abondance des matières premières et leurs bas prix, peuvent seuls permettre aux produits de notre industrie locale, de lutter sans trop de désavantages contre leurs similaires.

### 1874

Les importations de graines oléagineuses ont atteint le chiffre de deux millions de quintaux métriques.

Les arrivages de sésames ont augmenté dans une assez grande proportion.

Une autre augmentation signalée est celle des arachides en coques, à la suite de récoltes exceptionnellement bonnes sur tous les points producteur de la côte d'Afrique; aussi, l'importation de ces graines, la plus considérable qui ait été jamais constatée, dépasse-t-elle de près de 200,000 quintaux métriques le chiffre d'arrivage moyens des sept dernières années.

Les quantités de graines de toutes sortes, importées en 1874, représentent en huiles, environ 660,000 quintaux métriques; en tourteaux, 1,410,630 quintaux métriques, soit approximativement un rendement moyen d'huile de 31,87 0/0.

En ce qui concerne l'industrie de l'huilerie, il est hors de doute, aujourd'hui, que les débouchés de nos huiles ont grandi dans une proportion au moins égale à

l'accroissement de notre importation, ce qui peut être attribué aux meilleures conditions dans lesquelles nous arrivent les graines de qualité supérieure, dont le transport rapide par bateaux à vapeur prend, chaque année, plus de développement, et aussi aux perfectionnements que s'efforce d'apporter l'huilerie à la fabrication de ses produits.

C'est une voie dans laquelle elle doit persévérer pour conserver sa position vis à vis de la concurrence étrangère, qui n'a pas à supporter les lourdes charges fiscales dont sont malheureusement grevés notre commerce et notre industrie.

Une statistique, relevée avec un soin exceptionnel par MM. les courtiers, nous permet de donner, ci-après, un tableau récapitulatif fort exact, faisant connaître les progrès successifs de l'importation des graines oléagineuses depuis 1855 jusqu'à la fin de l'année 1874.

MOUVEMENT COMPARATIF DES ARRIVAGES DE 1855 A 1874

| ANNÉES | SÉSAMES | | ARACHIDES | | LINS | GRAINES de coton | COPRAS et Palmistes | COLZAS et Ravisons | AUTRES sortes | TOTAUX | EXISTENCES AU 31 DÉCEMBRE | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Levant | Inde et Afrique | En coques | Décor-tiquées | | | | | | | Magasin | Fabrique Approxim' |
| | q. m. | q. m. | q. m. | q. m. | q. m. | q. m. | q. m. | q. m. | q. m. | q. m. | q. m. | q. m. |
| 1855 | 159.703 | 190.512 | 225.290 | » | 124.473 | 38.778 | 13.166 | » | 1.760 | 753.682 | » | » |
| 1856 | 194.406 | 376.841 | 270.746 | 21.650 | 167.871 | 99.943 | 19.052 | » | 10.750 | 1.161.259 | » | » |
| 1857 | 117.000 | 575.820 | 260.425 | 54.715 | 54.390 | 65.857 | 31.077 | » | 8.900 | 1.168.184 | » | » |
| 1858 | 90.690 | 450.375 | 250.245 | 8.155 | 56.578 | 10.515 | 36.440 | 4.880 | 9.495 | 917.373 | 76.200 | 80.000 |
| 1859 | 138.425 | 490.330 | 211.700 | 1.910 | 152.680 | 38.390 | 29.700 | 2.200 | 1.650 | 1.061.985 | 99.950 | 150.000 |
| 1860 | 116.900 | 362.095 | 216.570 | 1.170 | 245.750 | 49.070 | 46.585 | 35.300 | 20.530 | 1.093.970 | 92.400 | 108.000 |
| 1861 | 79.590 | 310.590 | 175.390 | 640 | 241.060 | 67.090 | 46.990 | 97.950 | 13.720 | 1.033.020 | 25.700 | 139.000 |
| 1862 | 143.295 | 327.900 | 281.480 | 930 | 185.370 | 75.990 | 68.705 | 79.360 | 19.380 | 1.182.360 | 19.500 | 157.000 |
| 1863 | 149.830 | 343.890 | 237.460 | » | 91.400 | 76.800 | 67.850 | 58.520 | 5.980 | 1.031.230 | 8.100 | 121.000 |
| 1864 | 70.480 | 359.280 | 277.700 | 910 | 213.650 | 67.030 | 76.840 | 94.040 | 1.850 | 1.161.780 | 17.580 | 229.000 |
| 1865 | 60.260 | 259.510 | 321.890 | 14.000 | 307.260 | 173.050 | 62.580 | 170.350 | 7.830 | 1.376.770 | 72.600 | 250.000 |
| 1866 | 47.730 | 254.810 | 298.170 | 1.920 | 178.840 | 116.720 | 93.270 | 51.720 | 25.720 | 1.068.940 | 7.500 | 95.000 |
| 1867 | 75.530 | 329.760 | 403.020 | 5.550 | 216.290 | 140.050 | 94.430 | 98.590 | 41.980 | 1.403.200 | 38.780 | 160.000 |
| 1868 | 90.130 | 320.980 | 423.370 | 25.450 | 402.990 | 139.800 | 154.650 | 123.570 | 20.120 | 1.701.060 | 67.480 | 350.000 |
| 1869 | 185.900 | 381.720 | 329.070 | 40.480 | 332.820 | 137.410 | 160.540 | 39.290 | 4.670 | 1.661.900 | 66.290 | 276.900 |
| 1870 | 128.780 | 649.250 | 417.650 | 38.080 | 171.820 | 182.140 | 152.350 | 101.810 | 8.480 | 1.849.860 | 280.450 | 94.000 |
| 1871 | 112.590 | 441.730 | 419.120 | 51.340 | 197.610 | 156.720 | 151.660 | 166.500 | 35.160 | 1.732.430 | 228.500 | 221.500 |
| 1872 | 131.470 | 295.450 | 435.890 | 64.720 | 161.150 | 198.580 | 165.110 | 188.760 | 34.380 | 1.675.510 | 137.000 | 212.000 |
| 1873 | 142.180 | 288.350 | 445.760 | 65.420 | 118.580 | 310.000 | 144.130 | 337.710 | 60.200 | 1.912.330 | 89.800 | 370.000 |
| 1874 | 41.790 | 351.130 | 624.650 | 36.820 | 108.350 | 295.180 | 154.660 | 218.260 | 39.790 | 2.070.630 | 188.110 | 325.000 |

Pour compléter ce renseignement si utile, nous transcrivons ci-après un tableau publié par la Chambre de Commerce et qui donne les prix des principales graines vendues sur le marché de Marseille, pendant l'année 1874.

PRIX DES PRINCIPALES GRAINES OLÉAGINEUSES SUR LA PLACE DE MARSEILLE, EN 1874

| QUALITÉS DES GRAINES | | | PRIX le plus bas | PRIX le plus haut |
|---|---|---|---|---|
| Sésames | Jaffa | | 53 » | 62 » |
| | Côte Coromandel | | 34 » | 45 75 |
| | Blancs de Kurrachée | | 42 » | 50 50 |
| | Bangkoock | | 36 50 | 45 50 |
| | Mozambique | | 42 50 | 48 » |
| | Sénégal | | 42 75 | 49 » |
| Arachides | Décortiquées | Mozambique | 40 » | 45 25 |
| | | Inde | » » | » » |
| | En coques | Espagne | 37 50 | 41 25 |
| | | Gambie | 29 » | 36 50 |
| | | Bas de côte | 26 » | 34 25 |
| Lins | Russie | | 32 » | 36 » |
| | Sicile | | 35 » | 37 75 |
| Colzas | Danube | | 30 » | 34 » |
| Ravisons | Russie | | 18 50 | 23 » |
| Cotons | Égypte | | 16 50 | 18 65 |
| | Sénégal | | 12 » | 13 50 |
| Copras | Australie | | 54 » | 59 » |
| Palmistes | Sud (du cap des Palmes) | | 32 » | 35 » |
| | Nord id. id. | | 36 » | 38 » |
| Pavots | Smyrne | | 50 50 | 53 50 |

## TOURTEAUX DE GRAINES OLÉAGINEUSES

On appelle *Tourteau*, le marc ou résidu des graines oléagineuses, écrasées et soumises à l'action du pressoir afin d'extraire l'huile qu'elles contiennent. Il y a autant d'espèces de tourteaux, qu'il y a d'espèces de graines fournissant de l'huile au moyen du pressoir.

Tous les tourteaux peuvent servir, comme engrais, à l'amélioration du sol; mais tous ne sont pas aptes à servir de nourriture aux animaux.

*Tourteau de colza.* Ce tourteau est mince, assez friable; sa couleur est chiné-noir, rouge et jaune; son odeur rappelle un peu celle de l'huile de colza. — 100 kilogr. de graines produisent de 45 à 50 kilogr. de tourteau. On l'emploie comme engrais et on le donne aussi aux animaux afin de les pousser à la graisse.

*Tourteau de lin.* Presque tous les tourteaux de lin, qui se fabriquent en France, sont expédiés pour l'Angleterre et la Belgique, où on les emploie à l'alimentation du bétail. 100 kilogr. de bonne graine de lin donnent de 50 à 55 kilogr. de tourteau.

*Le tourteau d'arachide*, généralement employé comme engrais, est blanchâtre, parce qu'il contient une fécule blanche et fine. Ce tourteau est dur et pesant; il contient, à l'état normal, 6 0/0 d'azote.

*Le tourteau de sésame* est employé comme engrais; mais on s'en sert aussi pour nourrir les animaux domestiques. Il contient de 6 à 11 0/0 d'azote. 100 kilogr. de graines fournissent de 50 à 60 kilogr. de tourteau.

Les tourteaux ont été connus, dans le commerce de Marseille, à l'époque où a commencé la trituration des graines oléagineuses. Dans l'origine, le manque d'emploi les rendait sans débouché possible, et par conséquent, sans valeur. Mais, au bout de quelque temps, les tourteaux ont été appréciés; leur utilité a été reconnue et ils sont devenus un article important dans l'industrie de l'huilerie.

Les tourteaux de lin, généralement employés pour la nourriture des bestiaux, sont expédiés en Angleterre.

Les autres qualités : sésames, arachides, cotons, ravisons, copras et palmistes, sont employées comme engrais, par l'agriculture, dans le département des Bouches-du-Rhône et dans toute la région du Midi.

Le commerce des tourteaux est soumis naturellement aux mêmes conditions que celui des graines oléagineuses. Lorsque les importations des graines sont en progrès, les huileries fonctionnent avec plus d'activité et produisent une plus grande quantité de tourteaux.

Les prix, cependant, subissent d'autres influences, et il est intéressant d'en suivre le cours pendant quelques années.

La production totale des tourteaux s'est élevée, en 1861, à 672,677 quintaux métriques. Le tourteau de lin s'est vendu 19 à 19 fr. 50 c. les 100 kilogr. Les sésames, de 14 à 15 fr.; les arachides et les ravisons, 12 fr., et les autres qualités à un prix inférieur.

### 1862

Production totale : 684,966 quintaux métriques.

Sur 257,666 quintaux de tourteaux de sésame, 70,000 quintaux provenant de la trituration de graines qui ont produit de l'huile mangeable, se sont vendus dans de meilleures conditions que les autres, parce qu'ils ont pu être employés à la nourriture des bestiaux; les autres tourteaux de sésame, dits tourteaux noirs, ont été affectés aux engrais.

En général, ces diverses qualités ont trouvé un écoulement facile. Les prix se sont maintenus comme en 1861.

### 1863

Production : 640,500 quintaux.

Les tourteaux de lin ont trouvé un débouché assuré en Angleterre et, cependant, les prix ont baissé de 1 à 2 fr. par 100 kilogrammes.

La même baisse s'est fait sentir pour la vente des autres qualités.

On attribue cette dépréciation à une sorte de malaise qu'éprouve l'agriculture et principalement celle de Vaucluse, dont les produits en garance se sont fort mal vendus.

### 1864

Production : 725,000 quintaux métriques.

Les tourteaux de lin ont été vendus en Angleterre, pour la nourriture des bestiaux, de 16 à 18 fr. 50 c. les 100 kilogrammes.

Les tourteaux de sésame du Levant, employés pour la nourriture des bestiaux dans les Bouches-du-Rhône et les départements environnants, vendus 13 à 14 francs.

Les sésames de l'Inde et les autres qualités de tourteaux affectées aux engrais, ont vu encore baisser leurs prix.

| | | |
|---|---|---|
| Sésames de l'Inde | F. 10 » | à 13 » |
| Arachides | 8 50 | à 9 50 |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Ravisons et cotons . . . . . . . . . . . . . . . . . . | F. | 8 | » à | 9 | » |
| Palmistes . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . | | 4 | » à | 5 | » |

L'infériorité des prix est attribuée, comme l'année précédente, à la continuation du malaise dont l'agriculture est frappée dans les départements du Midi.

### 1865

Production : 849,000 quintaux métriques.

Les prix des tourteaux ont été, en général, inférieurs à ceux de 1864. Cette dépréciation a porté un grand préjudice à la fabrication. La Chambre de Commerce demande que les chemins de fer veuillent bien diminuer les prix de transport des tourteaux, pour permettre à l'industrie marseillaise d'étendre le rayon de ses débouchés. Cette mesure serait, en même temps, très avantageuse pour l'agriculture qui pourrait se procurer des engrais à de meilleures conditions.

### 1866

Production : 717,000 quintaux métriques.

Les importations de tourteaux, à peu près nulles jusqu'en 1865 et qui avaient été, cette année, de 12,000 quintaux, se sont élevées, en 1866, à 54,000 quintaux. L'Égypte a expédié 13,000 quintaux de tourteaux de coton; le Portugal, 39,000 quintaux de tourteaux de ricin, et l'Italie, 2,000 quintaux de diverses graines.

Le chiffre des exportations a été aussi beaucoup plus considérable que les années précédentes; il s'est élevé à 240,008 quintaux, dont 8,000 expédiés à la Guadeloupe, à la Martinique et le reste en Angleterre.

Sur la demande de la Chambre de Commerce, la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée a réduit le prix des transports des tourteaux; mais cet abaissement de tarif, par suite des conditions auxquelles il est soumis, n'a pu produire tous les avantages que l'industrie des huileries en espérait.

Le tarif différentiel établi par la Compagnie est beaucoup plus favorable aux usines de la Bourgogne qu'à celles de Marseille, en ce qui concerne les expéditions de tourteaux pour le département de Vaucluse, qui est le plus grand centre de consommation de cet article. Les usines de Bourgogne, d'après ce tarif différentiel, ont la faculté d'expédier leurs tourteaux aux prix les plus réduits, soit à 4 centimes par tonne et par kilomètre, tandis que la distance de 120 kilomètres seulement qui sépare Marseille du département de Vaucluse, ne nous permet pas de faire jouir nos expéditions de ce même avantage. Les fabricants demandent un tarif unique de 4 centimes par tonne et par kilomètre, pour le transport des tourteaux, quelle que soit la distance parcourue.

### 1867

Production : 897,000 quintaux métriques.

Les importations ont diminué de la moitié, mais les exportations se sont élevées de 240,000 à 355,000 quintaux métriques.

Sur cette quantité, 349,500 quintaux métriques ont été expédiés en Angleterre, principalement en tourteaux de lin, d'arachide, de sésame et de coton.

Les cours des tourteaux, par suite de ce mouvement considérable d'exportation, se sont maintenus au-dessus des prix moyens.

### 1868

Production : 1,060,000 quintaux métriques, soit une augmentation de 263,000 quintaux métriques sur l'année 1867.

Les exportations ont atteint le chiffre de 450,000 quintaux métriques, presque en totalité à destination de l'Angleterre, dépassant ainsi de 100,000 quintaux métriques celles de 1867.

Les prix ont varié, pour les tourteaux de lin, de 17 fr. 50 à 22 fr., pour les sésames du Levant, de 12 fr. à 16 fr. 50 et pour les autres espèces de tourteaux, de 10 à 14 fr. et de 4 à 7 fr. 50

### 1869

Production : 1,029,000 quintaux métriques.

Les prix élevés pendant le premier semestre, par suite d'achats importants pour compte de l'Angleterre, ont faibli dès que la demande de ce pays s'est ralentie, et ils n'ont pas pu se relever, malgré le débouché important qu'offre l'Agriculture dans les Bouches-du-Rhône et les départements voisins.

### 1870

Production : 1,156,000 quintaux métriques.

Il a été exporté 317,000 quintaux métriques, dont 297,000 pour l'Angleterre. L'agriculture dans les départements du Midi en a consommé plus de 800,000 quintaux.

### 1871

Production : 1,116,000 quintaux métriques.

Le chiffre des exportations ne s'est élevé qu'à 280,000 quintaux répartis ainsi qu'il suit :

| | | |
|---|---|---|
| Angleterre | 180,000 | quintaux métriques. |
| Italie et Colonies | 45,000 | » |
| Intérieur et Nord de la France | 55,000 | » |
| Les départements en ont consommé | 780,000 | » |
| Stock | 56,000 | » |
| Total | 1,116,000 | quintaux métriques. |

**1872**

Production : 1,163,000 quintaux métriques.

Les exportations ont considérablement diminué, notamment en ce qui concerne l'Angleterre (140,000 quintaux métriques en 1872, au lieu de 400,000 en 1868).

La consommation dans les départements du Midi s'est élevée à 800,000 quintaux métriques.

**1873**

Production : 1,229,000 quintaux métriques.

Il a été exporté 185,000 quintaux métriques de tourteaux en Angleterre, 80,000 en Italie ou en Espagne et 60,000 dans l'intérieur de France.

Le département des Bouches-du-Rhône et la région méridionale de la France en ont consommé 842,000 quintaux métriques.

L'extension de l'emploi des tourteaux par l'agriculture dans la région du Midi, et surtout dans le Languedoc, pour la fumure des vignes, a exercé une influence favorable sur les prix, qui ont offert, pendant l'année, les variation suivantes :

| | | |
|---|---|---|
| Tourteaux | de lin | F. 19 » à 21 » |
| Id. | de sésame du Levant | 13 50 à 16 50 |
| Id. | de sésame de l'Inde | 13 » à 16 » |
| Id. | d'arachides en coques | 9 25 à 13 » |
| Id. | d'arachides décortiquées | 14 » à 15 50 |
| Id. | de colza | 13 » à 15 50 |
| Id. | de ravison | 10 » à 13 » |
| Id. | de coton d'Alexandrie non cotonneux | 9 25 à 11 » |
| Id. | de coton d'Alexandrie cotonneux | 6 25 à 8 50 |
| Id. | de copra | 16 » à 18 » |
| Id. | de palmiste | 7 » à 9 » |
| Id. | de Niger | 11 » à 13 » |
| Id. | de pavot | 13 » à 14 50 |

## 1874

Production : 1,277,000 quintaux métriques.

Les exportations de tourteaux pour l'Angleterre se sont relevées; elles ont atteint le chiffre de 344,000 quintaux métriques.

Il en a été exporté 400,000 quintaux métriques dans les Colonies et en Italie et 85,000 dans le Centre et le Nord de la France. La consommation de l'agriculture dans nos départements du Midi ne s'est élevée qu'à 678,000 quintaux métriques.

Il y a eu de grandes variations dans les cours que la spéculation a exagérés à certains moments de l'année. La surélévation des prix a eu cela de fâcheux qu'elle a détourné de l'emploi des tourteaux, certains agriculteurs des contrées méridionales et les a portés à faire l'essai des engrais chimiques.

Les tourteaux de lin ont été vendus jusqu'à 24 fr. 25 c.; les sésames du Levant et de l'Inde ont atteint le prix de 19 fr. 50 c.; les arachides 18 fr., et les palmistes eux-mêmes ont été payés 11 francs.

Le tableau transcrit ci-après fait connaître les progrès successifs de la production des tourteaux depuis 1861 jusqu'au 31 décembre 1874.

TOURTEAUX DE GRAINES OLÉAGINEUSES — PRODUCTION

| DÉSIGNATION DES GRAINES | 1861 | 1862 | 1863 | 1864 | 1865 | 1866 | 1867 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | quint. mét. | quint. mét. | quint. mét. | quint. mét. | quint. mét. | quint. mét. | quint. mét. |
| Tourteaux de lin | 168.742 | 121.737 | 62.000 | 149.000 | 175.000 | 125.000 | 152.000 |
| Id. de sésame du Levant | 214.599 | 257.666 | 75.000 | 35.000 | 29.000 | 40.000 | 70.000 |
| Id. de sésame de l'Inde | » | » | 185.000 | 179.000 | 100.000 | 150.000 | 146.000 |
| Id. d'arachides | 119.221 | 193.665 | 166.000 | 194.000 | 235.000 | 212.000 | 277.000 |
| Id. de cotons | 53.672 | 59.968 | 63.000 | 53.000 | 130.000 | 94.000 | 112.000 |
| Id. de ravisons | 85.924 | 19.038 | 47.000 | 70.000 | 140.000 | 38.000 | 65.000 |
| Id. de palmistes | 26.704 | 24.542 | 30.000 | 45.000 | 40.000 | 45.000 | 50.000 |
| Id. de copra et de pavot | 3.825 | 9.380 | 8.000 | » | » | 13.000 | » |
| Id. divers | » | » | 4.500 | » | » | » | 25.000 |
| Totaux | 672.677 | 684.966 | 640.500 | 725.000 | 849.000 | 717.000 | 897.000 |

TOURTEAUX DE GRAINES OLÉAGINEUSES — PRODUCTION (suite)

| DÉSIGNATION DES GRAINES | 1868 | 1869 | 1870 | 1871 | 1872 | 1873 | 1874 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | quint. mét. | quint. mét. | quint. mét. | quint. mét. | quint. mét. | quint. mét. | quint. mét. |
| Tourteaux de lin | 211.000 | 230.000 | 120.000 | 130.000 | 122.000 | 110.000 | 90.000 |
| Id. de sésame du Levant | 60.000 | 92.000 | 64.000 | 64.000 | 75.000 | 76.000 | 21.000 |
| Id. de sésame de l'Inde | 180.000 | 190.000 | 325.000 | 245.000 | 165.000 | 166.000 | 220.000 |
| Id. d'arachides | 311.000 | 250.000 | 290.000 | 305.000 | 340.000 | 344.000 | 457.000 |
| Id. de cotons | 100.000 | 147.000 | 160.000 | 128.000 | 170.000 | 210.000 | 240.000 |
| Id. de ravisons | 96.000 | 27.000 | 70.000 | 112.000 | 150.000 | 195.000 | 140.000 |
| Id. de palmistes | 92.000 | 90.000 | 103.000 | 110.000 | 115.000 | 100.000 | 85.000 |
| Id. de copra et de pavot | » | » | » | 12.000 | 15.000 | 5.000 | » |
| Id. divers | » | 8.000 | 24.000 | 10.000 | 11.000 | 23.000 | 24.000 |
| Totaux | 1.060.000 | 1.029.000 | 1.156.000 | 1.116.000 | 1.163.000 | 1.229.000 | 1.277.000 |

## COTONS EN LAINE

Les traces les plus anciennes de la fabrication des fils et tissus de coton en France, ne remontent pas au-delà des quarante dernières années du XVII^me siècle.

En 1668, il ne fut importé du Levant en France, par la voie de Marseille, que 220,277 kilogr. de coton en laine, et 709,783 kilogr. de coton filé.

En 1750, l'importation du coton en laine s'élevait déjà à 1,875,000 kilogr. et celle du coton filé à 986,343 kilogrammes.

Le port de Marseille était encore à cette époque la seule voie ouverte à l'importation des cotons du Levant, et nos Colonies ne nous fournissaient qu'une très-faible quantité de ce lainage.

En 1785, la France recevait de ses Colonies: Saint-Domingue, Martinique, Saint-Lucie, Tabago, Guadeloupe, Cayenne, 3,389,000 kilogr. de coton.

Vers 1788, Marseille était devenue un marché très-important pour les cotons. Elle en faisait des envois considérables à la Suisse, à l'Allemagne, à l'Angleterre, à la Hollande et aux contrées du Nord.

Elle expédiait aux ports français de l'Océan des cotons que l'on chargeait sur des navires faisant le cabotage et surtout sur ceux qui, après avoir importé des morues du banc de Terre-Neuve, retournaient à leur port d'armement.

La Normandie, et notamment Rouen, faisaient constamment des demandes très-considérables dans les belles qualités de Smyrne. Ceux de Salonique étaient plus spécialement consommés dans les fabriques suisses.

Sous l'Empire, les cotons furent frappés de droits énormes, savoir : pour ceux d'Amérique, 6 à 8 fr. le kilogr. Pour ceux du Levant, 2 à 6 fr., selon qu'ils entraient par terre ou par mer.

Ces droits auraient étouffé le commerce des cotons, si déjà la guerre ne l'avait anéanti.

Marseille espérait que la paix lui rendrait le privilége qu'elle avait avant la la Révolution, d'approvisionner l'Europe en coton du Levant; mais ceux-ci avaient été remplacés partout avec avantage par les cotons de la Louisiane et de la Georgie.

Le coton du Levant est généralement moins estimé que celui d'Amérique. Il est moins pur, moins soyeux, d'un brin plus gros et plus âpre à la filature.

D'un autre côté, les cotons du Levant avaient à lutter contre les bas prix de ceux de l'Inde.

Heureusement, l'introduction du coton d'Amérique en Égypte, en 1822, permit à Marseille de prendre une part active à l'approvisionnement des manufactures françaises.

A partir de 1825, la moyenne quinquennale des importations de coton à Marseille a presque toujours dépassé 50,000 balles, et a même atteint 100 et 150,000 balles vers ces derniers temps.

| | | |
|---|---|---|
| De 1825 à 1829 | 68,344 | balles. |
| 1830 à 1834 | 63,505 | id. |
| 1835 à 1839 | 78,856 | id. |
| 1840 à 1844 | 57,475 | id. |
| 1845 à 1849 | 38,872 | id. |
| 1850 à 1854 | 60,846 | id. |
| 1855 à 1859 | » | id. |
| 1860 à 1864 | 76,273 | id. |
| 1865 à 1869 | 156,210 | id. |
| 1870 à 1874 | 109,525 | id. |

Il résulte de ces chiffres que le commerce du coton en laine s'est à peu près maintenu dans les mêmes conditions depuis une cinquantaine d'années. Cependant, à partir de 1862, il a pris un plus grand développement. La Chambre de Commerce, dont je vais analyser les comptes-rendus, nous dira les causes de cet accroissement qui, sans être très-remarquable, mérite cependant d'être signalé.

### 1862

« Le conflit des États-Unis, lisons-nous dans le compte-rendu de cette année, a rendu à notre marché au coton une importance qu'il avait perdue depuis longtemps. Sous l'influence de la hausse considérable qu'a généralement subi cet article, la production du Levant a pris de nouveaux développements. Aussi, les cotons de cette région, peu appréciés jusqu'ici par nos consommateurs, et dont les bas prix avaient fait négliger la culture, commencent-ils à reprendre faveur sur notre place et à trouver de l'emploi dans nos fabriques. »

### 1863

L'importation du coton en France s'est élevée de 70,867 à 147,544 balles.

Cette augmentation exceptionnelle a amené deux graves difficultés.

La première est celle des transports.

Les commerçants en coton ont cru devoir, à cause du prix élevé de cet article, le faire arriver presque exclusivement par bateaux à vapeur et le matériel naviguant s'est trouvé insuffisant, malgré les efforts des Compagnies. La Chambre de Commerce regrette que ses vœux relatifs à l'achat des navires étrangers n'aient pas été écoutés. « Très-certainement, dit-elle, si nos armateurs avaient pu introduire, sous pavillon « français et gratuitement, des bateaux à vapeur étrangers, l'inconvénient signalé « aurait promptement disparu, et le prix du fret des cotons sur navires à vapeur « serait descendu au même prix pour Marseille que pour Liverpool. »

Avec le système de liberté réclamé par la Chambre de Commerce, il est hors de doute, en effet, que la pénurie des transports par navires à vapeur aurait cessé, et que le prix du fret aurait aussi diminué, sans cesser d'être rémunérateur au grand bénéfice du commerce, de la marine et de l'industrie.

La seconde difficulté provient de la nécessité de payer les cotons en espèces métalliques. Il est évident que les métaux précieux qui vont dans l'Inde et en Égypte n'en reviennent pas. L'accroissement de richesses dans ces pays finit par amener un plus grand luxe et par conséquent de plus fortes dépenses. Il ne faut pas se dissimuler que le luxe porte principalement sur des produits orientaux et qu'il n'est pas possible de payer les cotons, en Orient, avec des produits européens, comme nous le faisons en Amérique où les populations ont les mêmes goûts, les mêmes besoins que nous.

« C'est là, ajoutent les représentants du commerce marseillais, un grave inconvé- « nient qu'il est très-difficile, si non impossible de conjurer, et qui amènera proba- « blement, toutes les années, une crise monétaire, tant que durera le conflit « américain. »

### 1864

Augmentation de 26,000 balles de coton sur l'année précédente : 173,000 au lieu de 147,000.

Les graves inconvénients signalés en 1863, au double point de vue des transports et des paiements en espèces, ont à peu près disparu. Les efforts tentés par plusieurs compagnies de bateaux à vapeur de Marseille et l'activité donnée aux constructions navales ont, en grande partie, vaincu les difficultés de transport, et si la faculté d'acheter librement les navires vient à prévaloir, ces difficultés disparaîtront tout à fait. D'ailleurs, le prix des fers a tellement diminué en France, que nos constructeurs pourront certainement lutter avec leurs concurrents anglais.

Quant aux inconvénients résultant de l'obligation de payer les cotons en espèces métalliques, ils ont été grandement atténués, soit à la suite de la baisse qu'ont subie les cotons sur tous les marchés d'Europe, soit par l'effet des besoins énormes de marchandises diverses qui se sont manifestés dans les pays producteurs de ce textile, et particulièrement en Égypte.

### 1865

Les importations se sont élevées au chiffre de 194,852 balles, qui n'avait jamais été atteint et qui ne devait jamais être dépassé, ainsi du reste que la Chambre de Commerce en exprime la crainte dans le compte-rendu de cette année :

« Il est très-probable, dit-elle, que nous ne verrons pas cette position favorable « se maintenir, ni cette progression continuer. L'Amérique du Sud commence à se « remettre des convulsions qui l'ont agitée; déjà, les produits de l'intérieur affluent « dans ses ports; des dépôts importants se forment et les expéditions pour le Hâvre « prennent un large développement. »

La question monétaire n'a plus été mise en cause, la valeur des exportations pour l'Égypte et le Levant ayant à peu près compensé celle des importations.

La culture du coton a été propagée et des envois ont été faits par un grand nombre de pays; il suffit de jeter un regard sur le tableau joint à cette monographie pour s'en convaincre. L'Algérie elle-même a pris une assez large part dans ce mouvement commercial. La province d'Oran a fourni des cotons longue soie qui ont rivalisé avec les *Sea Island* d'Amérique et surpassé de beaucoup les *Jumels* en qualité. Aussi, lorsque ces derniers valaient 150 fr. les 50 kilogr. sur la place de Marseille, on payait les longues soies d'Algérie 300 fr.; et lorsque les jumels ont valu 300 fr., on a payé les cotons d'Oran 50 0/0 plus cher. Quelques lots ont même obtenu, pendant le mois de janvier 1865, le haut prix de 550 francs.

Il y a donc lieu d'espérer qu'avec une supériorité pareille, la culture du coton continuera, même en cas de baisse, à se développer en Algérie. Un fait remarquable pour la culture de ce produit dans la province d'Oran, c'est que la qualité, au lieu de dégénérer, s'améliore sans le renouvellement de la semence.

### 1866

Diminution de 65,890 balles dans les arrivages de cotons.

Les prévisions de la Chambre de Commerce se sont réalisées. Le Hâvre, qui avait reçu des États-Unis, en 1864, 10,125 balles; en 1865, 25,898 balles, en a reçu 217,771 en 1866.

Tout porte à croire que ce mouvement s'accentuera toutes les années davantage, et que le marché de Marseille aura de plus en plus à lutter contre le Hâvre et Liverpool.

### 1867

Les importations ont diminué de 17,289 balles sur l'année 1866.

L'abondance des cotons d'Amérique a créé une très vive concurrence au commerce de Marseille sur les places de Lyon, de Rouen, de Lille et de l'Alsace, de la Suisse et de l'Allemagne; les filateurs trouvant de nouveau leur convenance à reprendre la consommation des cotons d'Amérique, n'ont plus adressé que très peu d'ordres aux négociants de notre ville.

Cependant, beaucoup de pays ayant appris à connaître et apprécier les cotons du Levant, en ont fait un usage plus général et comme la ville de Marseille est bien placée pour servir d'intermédiaire aux filateurs, il est à espérer que les transactions pourront reprendre une certaine activité. « Mais, pour pouvoir lutter avantageuse- « ment avec nos concurrents, dit la Chambre de Commerce dans son compte-rendu « annuel, il faut que nous ayons à notre disposition tous les moyens propres à favo- « riser les arrivages de coton, soit par des transports rapides, soit par la réduction « des frets, soit par la diminution des tarifs de transport. »

La Chambre de Commerce espère, en outre, qu'avec l'ouverture du canal de Suez, les cotons des Indes seront dirigés sur le port de Marseille et que des transactions sérieuses et régulières pourront avoir lieu à l'égard des cotons de ces provenances dont les qualités sont si estimées par le commerce.

### 1868

Marseille a reçu 143,278 balles en 1868, contre 111,674 en 1867, soit une différence en plus de 31,604 balles.

La production dans le bassin de la Méditerranée a augmenté dans une plus grande proportion; mais, au lieu de se servir de l'intermédiaire de notre marché, l'Espagne et Gênes se sont approvisionnés directement. Ainsi, Salonique a produit environ 110,000 balles et Marseille n'a reçu de ce port que 38,419 balles; le surplus a été pris par l'Italie et l'Espagne.

Les arrivages de l'Algérie ont diminué sensiblement. Il y a lieu de remarquer, cependant, que les cotons de cette colonie ont été payés jusqu'à 690 fr. les 100 kilogr. On s'étonne qu'en présence de grands prix, les producteurs ne soient pas encouragés et que la récolte du coton diminue, tous les ans, en Algérie.

Marseille a reçu, par la voie de Suez, soit en consignation, soit en transbordement ou de passage, 4,437 balles. Il est probable que les arrivages de ces cotons par Suez augmenteront chaque année dans une forte proportion.

### 1869

Légère augmentation dans les importations de cette année.

L'Algérie a expédié 2,418 balles de coton, soit 1,159 balles de plus qu'en 1868.

Les Indes en ont expédié 6,000 de plus qu'en 1868. Il serait assez naturel que Marseille devînt un entrepôt des cotons de l'Inde. Il faudrait pour cela favoriser la création de nouvelles compagnies de transports à vapeur.

### 1870

Diminution de 51,688 balles dans les arrivages de cotons.

« Ces chiffres parlent d'eux-mêmes, lisons-nous dans le compte-rendu publié par « la Chambre de Commerce, nous n'avons pas besoin d'entrer dans de nombreuses « explications pour déterminer les causes de ce triste résultat ; un seul mot résume la « situation : la guerre ! . . »

### 1871

A 500 balles près, Marseille a reçu, en 1871, la même quantité de coton qu'en 1870.

Les arrivages en coton jumel ont été bien supérieurs à ceux de 1870 ; comme toujours, la plus grande partie a été de passage. Vers les derniers mois, ces cotons ont joui d'une demande régulière et les transactions ont été faciles, vu la bonne qualité de la marchandise importée.

L'Algérie a expédié 1,109 balles de plus qu'en 1870.

Les indiens ont préféré expédier leurs cotons en Angleterre qu'en France. Les arrivages ont diminué de 6,000 balles.

### 1872

Importations : 104,425 balles, soit 5,000 balles de plus qu'en 1871.

Les prix n'ont pas éprouvé de grandes variations.

La Grèce continue à expédier ses cotons du Pirée qui ont été, en 1872, de belle qualité et ont toujours trouvé un placement régulier et facile.

En cotons longue soie d'Algérie, il n'a été reçu que 2,171 balles. Ce coton, remarquable par la longueur et la finesse de son fil, rentre dans la catégorie des articles de luxe et ne s'écoule qu'avec difficulté.

En jumel, augmentation de 3,000 balles. Ces cotons sont toujours de bonne qualité.

Quant aux cotons des Indes, l'importation a de nouveau diminué. Il en avait été reçu 19,478 balles en 1870, 13,426 en 1871 et ce chiffre est descendu à 9,931 en 1872.

### 1873

| | | |
|---|---|---|
| Importations de 1873 . . . . . . . . . . . . . . | 124,103 | balles. |
| Stock de 1872 . . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 15,163 | id. |
| | 139,266 | balles. |
| Sur ce chiffre, il a été exporté ou employé à l'intérieur . . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 130,299 | balles. |
| Stock au 31 décembre 1873. . . . . . . . . . . | 8,967 | balles. |

C'est toujours en Suisse, en Italie, en Espagne et en Allemagne, que la place de Marseille trouve les principaux débouchés de ses arrivages, indépendamment des quantités assez importantes qui sont expédiées en transit.

### 1874

Le total des arrivages de cotons à Marseille, en 1874, a été de 120,820 balles, contre 124,103 en 1873, soit une légère diminution attribuée au retard qui a eu lieu dans les expéditions de Syrie, où les mauvais temps qui ont régné, en octobre et novembre, ont empêché les embarquements.

Le stock était, au 31 décembre, de 8,972 balles, contre 8,967 en 1873.

« Ainsi, lisons-nous dans le compte-rendu publié par la Chambre de Commerce, « notre marché conserve son rang pour le débouché du coton. Il deviendrait sans « doute plus important si, pour faciliter nos relations avec le Nord, le chemin de fer « se décidait à abaisser ses tarifs qui sont trop élevés pour certaines places et « empêchent les transactions. Ce vœu est formulé par nous, chaque année, et nous « espérons que les grandes Compagnies finiront par comprendre qu'il leur convient « d'y satisfaire, aussi bien dans leur intérêt que dans celui du commerce et de « l'industrie. »

Le tableau récapitulatif que nous joignons à cette monographie, résume, dans le plus grand détail, à partir de 1865, le mouvement des importations et permet de constater le plus ou moins d'activité de nos relations avec les divers pays de production.

## COTONS EN LAINE

### IMPORTATIONS

| PROVENANCES | 1855 | 1860 | 1861 | 1862 | 1863 | 1864 | 1865 | 1866 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | balles | balles | balles | balles | balles | balles | balles | balles |
| Jumel (Egypte) | 37.981 | 20.194 | 36.103 | 27.938 | 48.248 | 69.553 | 51.091 | 36.006 |
| Salonique | » | 4.778 | 6.828 | 19.165 | 46.933 | 40.493 | 27.368 | 18.227 |
| Volo | » | » | » | » | » | » | 2.906 | 3.078 |
| Pyrée | » | » | » | » | » | » | 8.979 | 2.154 |
| Constantinople | 1.346 | » | » | » | » | » | 8.867 | 3.932 |
| Dardanelles | » | » | » | » | » | » | 2.655 | 704 |
| Smyrne | » | » | » | » | » | » | 19.461 | 9 960 |
| Métélin | » | » | » | » | » | » | 920 | 49 |
| Rhodes | » | » | » | » | » | » | 9 | » |
| Tarsous | » | » | » | » | » | » | 11.646 | 11.229 |
| Idelep | » | » | » | » | » | » | 7.978 | 7.695 |
| Lattaquié | » | » | » | » | » | » | 5.870 | 1.866 |
| Tripoli | » | » | » | » | » | » | 203 | 175 |
| Beyrouth | » | » | » | » | » | » | 881 | 553 |
| Naplouse | » | » | » | » | » | » | 6.824 | 2.613 |
| Chypre | » | 7.378 | 5.270 | 17.612 | 29.731 | 31.236 | 1.007 | 840 |
| Malte | » | » | » | » | » | » | 7.123 | 906 |
| Algérie | » | » | » | » | » | » | 3.925 | 6.782 |
| Tunis et Bône | » | » | » | » | » | » | 1.035 | 60 |
| Italie | 259 | » | » | » | » | » | 18.791 | 3.636 |
| Indes | 225 | » | » | » | » | » | 421 | 2.141 |
| Chine | » | » | » | » | » | » | 500 | » |
| Amérique | 7.796 | 5.120 | 283 | » | » | 112 | 54 | 80 |
| Corse | » | » | » | » | » | » | 105 | 12 |
| Caucase | » | » | » | » | » | » | 6.072 | 18.569 |
| Brésil | » | » | » | » | » | » | 851 | 2.133 |
| Maracaïbo | » | » | » | » | » | » | 836 | 253 |
| Casablance | » | » | » | » | » | » | 5 | 31 |
| Autres pays | 484 | 1.056 | 2.749 | 6.182 | 22.632 | 32.315 | » | » |
| Totaux | 48.041 | 38.486 | 50.783 | 70.897 | 147.544 | 173.709 | 194.852 | 180.681 |

# COTONS EN LAINE

## IMPORTATIONS (suite)

| PROVENANCES | 1867 | 1868 | 1869 | 1870 | 1871 | 1872 | 1873 | 1874 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | balles | balles | balles | balles | balles | balles | balles | balles |
| Jumel (Egypte)........... | 25.894 | 35.679 | 38.106 | 14.178 | 29.816 | 32.709 | 39.109 | 45.948 |
| Salonique.............. | 28.782 | 38.419 | 33.247 | 11.129 | 9.435 | 10.704 | 7.124 | 8.482 |
| Volo.................... | 1.751 | 1.474 | 5.346 | 1:478 | 1.442 | 2.578 | 441 | 690 |
| Pyrée ................. | 1.664 | 1.574 | 2.679 | 1.059 | 1,688 | 1.868 | 942 | 1.156 |
| Constantinople........... | 1.153 | 1.343 | 3.783 | 415 | 251 | 129 | 57 | 150 |
| Dardanelles ............. | 797 | 722 | 993 | 798 | 112 | 409 | 230 | » |
| Smyrne................. | 6.208 | 7.001 | 7.166 | 6.675 | 12 593 | 13.557 | 24.356 | 20.308 |
| Métélin.... ........... | 62 | 32 | 164 | 61 | 85 | » | » | » |
| Rhodes......... ....... | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Tarsous ........... .... | 6.882 | 12.681 | 10.053 | 8.050 | 8.502 | 11.316 | 1.095 | 4.106 |
| Idelep .................. | 1.188 | 1.345 | 13.089 | 7.595 | 1,867 | 4.620 | » | » |
| Lattaquié.............. | 1.510 | 807 | 2.768 | 1.624 | 631 | 955 | 1.557 | 803 |
| Tripoli.................. | » | 6 | 141 | 239 | 11 | 4 | 102 | » |
| Beyrouth................ | 837 | 321 | 31 | 39 | 29 | 8 | 10 | 8 |
| Naplouse ............... | 3.664 | 8.908 | 6.686 | 2.945 | 761 | 61 | 1.121 | 97 |
| Chypre ................ | 806 | 786 | 1.174 | 939 | 408 | 285 | 790 | 179 |
| Malte.................. | 401 | 552 | 1.436 | 358 | 314 | 136 | 62 | 832 |
| Algérie... ............. | 1.786 | 1.259 | 2.418 | 1.904 | 3.013 | 2.171 | 696 | 1.115 |
| Tunis et Bône........... | 4 | 42 | 72 | » | » | » | » | » |
| Italie .................. | 4.740 | 1.017 | 592 | 300 | 148 | 62 | 36 | » |
| Indes.................. | 6.758 | 6.652 | 13.117 | 19.478 | 13.426 | 9.931 | 6.766 | 21.352 |
| Chine. ................ | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Amérique .............. | 474 | 708 | 221 | » | 2.850 | 369 | 2.992 | 1.838 |
| Corse................... | 28 | » | » | » | » | » | » | » |
| Caucase ............... | 15.975 | 15.792 | 11.070 | 6.609 | 8.835 | 3.379 | 947 | 278 |
| Brésil.................. | 1.728 | 5.582 | 286 | 2.555 | 3.849 | 5.840 | 11.136 | 7.271 |
| Maracaïbo.............. | 21 | » | 26 | 7 | 66 | 162 | 315 | 1.606 |
| Casabiance............. | » | 467 | » | » | » | » | » | » |
| Autres pays............. | 61 | 109 | 1.018 | 10.454 | 4.268 | 3.772 | 1.103 | 4.191 |
| Totaux............. | 111.669 | 143.278 | 150.572 | 98.884 | 99.395 | 104.425 | 124.103 | 120.820 |

## SOIES ET COCONS

De tous les articles d'importation, le plus riche, pour Marseille, c'est la soie.

Le tableau récapitulatif joint à cette monographie démontre que, depuis vingt ans, le commerce des soies a plus que sextuplé dans notre ville. Le chiffre des importations, qui était de 9,319 balles en 1855, s'est élevé, en 1874, à 58,036 balles.

Le développement de cette branche de commerce tient surtout aux communications plus rapides et plus régulières avec l'Inde et la Chine. Les arrivages de la Chine à peu près nuls, en 1855, et qui ne s'élevaient qu'à 7,000 balles en 1860, ont atteint 42,000 balles, en 1874. Le Japon, qui nous envoie 5,753 balles de soie, n'en expédiait que 210 balles en 1861.

Pour ces articles comme pour les autres, nous allons suivre, année par année, grâce à l'excellente publication de la Chambre de Commerce, la marche et les progrès du commerce des soies et de celui des cocons, qui ne saurait en être séparé, depuis 1861, jusqu'à la fin de 1874.

### 1861

Les arrivages de soie s'élèvent à 16,855 balles; les ventes à 5,338 et le stock en magasin à 2,943.

L'excédant des marchandises, sur celles achetées ou déposées en magasin, est de 8,574 balles. Une partie de cet excédant a été reçu en transit pour compte de maisons de l'intérieur, et le reste a été vendu directement, par entremise de courtier, par des maisons de Marseille à celles de Lyon, de Saint-Etienne et autres points de la France et de l'étranger.

Le service de Chine que va bientôt établir la Compagnie des Messageries et le prochain fonctionnement des Docks, font espérer que l'avenir verra se développer à Marseille le commerce des soies, et que les fabricants français, trouvant ici les mêmes facilités qu'en Angleterre, viendront s'approvisionner presque exclusivement sur nos marchés.

Le commerce des cocons a pris, depuis quelques années, une grande extension. Dans l'espace de six ans, le marché de Marseille a reçu 4,500,000 kilogr. de cocons, représentant une valeur d'environ 90,000,000 de francs. L'importation de 1861 a été la moins considérable; elle a été de 540,000 kilogr., tandis que celle de 1860 avait été de 812,000 kilogrammes.

### 1862

Le prix des soies n'a presque pas varié en 1862. Ce fait prouve que l'activité des fabriques françaises ne s'est point ralentie.

C'est là une des conséquences du traité de commerce avec l Angleterre qui, en ouvrant un vaste débouché à nos produits, a sauvé notre fabrication de la ruine. Aujourd'hui, l'expérimentation de ce traité est faite; nous pouvons, désormais, lutter avantageusement, même sur les marchés anglais.

L'importation de soies en France, effectuée par Marseille, en 1862, présente une augmentation de 1,600 balles sur celle de 1861.

Cette année a déjà vu grandir nos relations avec le Céleste-Empire. 10,882 balles de soie sont arrivées dans notre port, tandis qu'en 1861, nous n'en avions reçu que 7,970 balles.

Les provenances de Brousse, de la Syrie et de Salonique sont bien minimes, attendu que la production des soies est aujourd'hui extrêmement limitée dans le Levant. On n'y file presque plus de soies du pays. Les filatures européennes et les exportations de cocons absorbent à peu près toute la production indigène.

Les importations de cocons du Levant ont remplacé celles des soies de ce pays. L'industrie française ne peut que s'en féliciter, car les filateurs et les fabricants trouvent dans le filage des cocons un précieux élément de travail.

### 1863

Les arrivages de soie qui présentaient, en 1862, un chiffre de 19,693 balles, se sont élevés à 24,502 balles, en 1863.

L'importation des soies du Japon s'est notablement accrue; elle s'est élevée de 767 à 2,871 balles.

L'exportation des soies françaises pour le Levant a augmenté de 900 balles.

Importation des cocons : 743,000 kilogrammes.

Importation des graines de vers-à-soie : 40,000 kilogrammes.

### 1864

Les importations des soies de Perse ont augmenté de 3,123 balles; celles des filatures de Brousse de 271 balles; mais celles de Chine ont diminué de 5,157 balles. Le chiffre des soies du Japon s'est maintenu.

L'importation des cocons a diminué de 200,000 kilogrammes.

**1865**

La cessation de la guerre des États-Unis a fait immédiatement sentir son heureuse influence sur le commerce des soies.

L'augmentation de 15,654 balles, dans le chiffre des importations, est due en grande partie aux arrivages de l'extrême Orient, ainsi que l'indique le tableau comparatif ci-après :

| | 1864 | 1865 |
|---|---|---|
| De Chine . . . . . . . . . . | 6,894 balles. | 19,031 balles. |
| Du Japon . . . . . . . . . . | 2,917 id. | 8,103 id. |
| Du Bengale . . . . . . . . . | 1,087 id. | 3,741 id. |
| Totaux. . . . . . | 10,898 balles. | 30,875 balles. |

L'importation des cocons a augmenté de 122,000 kilogrammes.

**1866**

Le total des importations des soies du Levant et de l'extrême Orient, qui s'était élevé, en 1865, à 39,542 balles, est descendu, en 1866, à 26,491 balles.

Cette diminution inspire à la Chambre de Commerce les observations suivantes, qui s'appliquent plutôt à l'état général des affaires qu'à l'insuffisance accidentelle des arrivages : « Depuis quelques années, dit-elle, nous constatons avec regret que notre « marché des soies perd, de plus en plus, de son importance. Cette fâcheuse situation « ne saurait être pourtant attribuée aux causes générales qui ont pu, dans ces der- « niers temps, influer sur la marche du commerce des soies. Nous trouvons la cause « de ce fait dans la transformation opérée, au point de vue des relations commerciales, « par les grandes entreprises et dans la facilité des rapports qui tendent à supprimer « le rôle des intermédiaires en mettant le consommateur en face du producteur. »

L'importation des cocons continue à progresser dans une large mesure. La Chambre de Commerce espère, que le marché de Marseille y trouvera bientôt une compensation à la diminution du chiffre de ses affaires en soies.

**1867**

L'importation des soies a augmenté et celle des cocons a diminué, mais sans apporter une grande modification dans cette branche du commerce de Marseille.

Le fait le plus saillant est le délaissement presque complet de toutes les soies grosses

et moyennes. Sous l'empire de la mode, la fabrique a dû employer, pour les satins, tout ce qu'elle a pu trouver de soies fines.

### 1868

Le développement considérable des importations de soie de Chine et du Japon est un fait d'un haut intérêt; il démontre que l'Angleterre, qui avait autrefois le monopole de ce commerce, se trouve aujourd'hui en présence de concurrents sérieux.

Il est à regretter, toutefois, que Marseille, port d'arrivée, dans une situation privilégiée, voisin de l'Espagne, de l'Italie, de la Grèce, de la Turquie d'Europe et d'Asie et de la Perse, n'ait pas, comme marché de vente, l'importance qui lui revient naturellement, et continue à voir simplement traverser son territoire les soies de l'extrême Orient, notamment celles de la Chine et du Japon, qui pourraient y être vendues à des conditions plus économiques que partout ailleurs.

Notre commerce, qui entretient des relations avec toutes les contrées séricicoles de l'étranger, pourrait facilement attirer les acheteurs à Marseille, mais il faudrait pour cela qu'il pût constamment leur offrir un stock suffisamment abondant, pour leur permettre d'opérer sur une certaine échelle, et qu'il adoptât résolument, surtout, le système des ventes aux enchères publiques et périodiques, qui a si bien réussi à Amsterdam, et qui est en voie de succès à Lyon, depuis quelque temps.

### 1869

Marseille continue à perdre du terrain comme marché de vente. Pour augmenter l'importance de notre marché, on avait songé à organiser des ventes publiques périodiques; ce projet paraît abandonné, et cependant il n'y a pas d'autre moyen pour ramener les acheteurs.

« Nous l'avons déjà dit et nous le répétons de nouveau, — ajoute la Chambre de Commerce, à laquelle nous avons emprunté les renseignements qui précèdent, — « il est bien fâcheux que Marseille, qui reçoit les soies de tous les pays de production, ne soit qu'une place de transit! Pourquoi la Suisse et l'Italie, Milan et Turin, « qui achètent des quantités considérables de soies et surtout des soies de Chine, « vont-ils les chercher à Londres, après qu'elles ont passé par Marseille? Ne sommes-nous pas, par notre situation, mieux en position que les négociants de Londres, « d'expédier à meilleur marché à Turin et à Milan? Incontestablement oui. — Nous « signalons de nouveau ce fait à nos commerçants, car il constitue une anomalie « que l'on doit s'efforcer de faire disparaître. »

### 1870

Les arrivages de soies ont dépassé ceux de 1869; il en a été reçu 32,039 balles, au lieu de 27,468.

Cette augmentation provient des importations de la Chine, qui ont été de 4,314 balles de plus qu'en 1869; mais la presque totalité de ces soies ne fait que transiter par le port de Marseille.

Le commerce des soies a été marqué, cette année, par deux phases bien distinctes et bien différentes. Pendant le premier semestre, les affaires étaient suivies et les prix soutenus, on entrait dans la nouvelle récolte avec une bonne opinion et des espérances pour l'avenir. Mais, à partir de juillet, tout cet échafaudage s'est écroulé; non seulement, il n'y a pas eu de ventes vers la fin de l'année, mais la panique causée par la guerre a été telle, qu'on a réexpédié à l'étranger beaucoup de soies qui se trouvaient à Lyon et sur d'autres marchés.

### 1871

L'année débute mal pour les soies; en janvier et février, les ventes sont nulles et les prix nominaux. En avril et mai, pendant la Commune, il se fait des ventes avec de grandes pertes pour les importateurs. En juin, sous l'influence de mauvaises nouvelles de la récolte séricicole, les transactions reprennent un cours normal, avec hausse de 10 à 15 0/0, qui se maintient jusqu'à la fin de l'année.

### 1872

Les transactions se sont bien maintenues pendant les premiers mois de l'année, quoique gênées par les mesures législatives relatives aux droits d'entrée sur les matières premières,

### 1873

Bien que le chiffre des ventes enregistrées ne s'élève qu'à 2,703 balles, contre 4,474, en 1872, il n'y a pas lieu de supposer que l'importance des affaires en soie ait diminué sur le marché de Marseille; car, les arrivages, y compris le transit, sont restés les mêmes que précédemment; mais une bonne partie des soies fines, Brousse, Syrie et autres, ont été réalisées directement sur les marchés de l'intérieur, Aubenas et Lyon.

Marseille est encore resté essentiellement place de transit pour toutes les soies Asiatiques, Chine, Japon et Bengale.

Quant aux cocons, il y a eu augmentation dans les arrivages et dans les ventes, mais il convient d'observer que cette augmentation est au profit des qualités secondaires, — Nouka — principalement.

### 1874

Augmentation de 25,670 balles de soies dans le chiffre des importations.

C'est par le port de Marseille que passent les fortes quantités de soie de Chine, Japon et Bengale que la France, et Lyon particulièrement, demandent à l'extrême Orient, au lieu de les tirer des entrepôts de Londres, comme précédemment. Le commerce français a donc pu détourner la moitié de ces importations, au grand détriment des marchés anglais. C'est là un beau résultat; il y a lieu de regretter seulement que, dans ce mouvement considérable, Marseille ne participe que pour une faible part et reste principalement place de transit.

## SOIES

IMPORTATIONS

| PROVENANCES | 1855 | 1860 | 1861 | 1862 | 1863 | 1864 | 1865 | 1866 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | balles | balles | balles | balles | balles | balles | balles | balles |
| Chine | » | 7.132 | 7.970 | 10.882 | 11.051 | 6.894 | 19.081 | 11.501 |
| Japon | » | » | 210 | 767 | 2.871 | 2.917 | 8.103 | 5.221 |
| Bengale | » | 308 | 682 | 416 | 883 | 1.087 | 3.741 | 3.106 |
| Filature de Brousse | » | » | » | » | » | 1.995 | 1.264 | » |
| Id. d'Andrinople | 3.318 | 790 | 922 | 984 | » | » | » | » |
| Id. de Syrie | » | 463 | 578 | 630 | 2.689 | 330 | 582 | 6.663 |
| Id. de Salonique | 130 | 186 | 156 | 210 | » | 235 | 203 | » |
| Id. d'Espagne | 18 | » | » | » | 182 | 88 | 39 | » |
| Id. de Nouka | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Autres filatures | 491 | 510 | 283 | 150 | » | 108 | 21 | » |
| Ardassine | » | » | » | » | » | 291 | 264 | » |
| Perse | » | 7.106 | 5.852 | 4.198 | 5.601 | 8.724 | 5.944 | » |
| Doupions et autres soies | (1) 3.372 | 1.049 | 1.412 | 1.506 | 1.045 | 1.219 | 380 | » |
| Totaux | 9.819 | 17.534 | 18.065 | 19.693 | 24.502 | 23.888 | 39.542 | 26.491 |
| Cocons de diverses provenances (kilogr.) | 782.444 | 812.000 | 540.000 | 728.900 | 743.400 | 542.600 | 664.000 | 745.200 |

(1) Nous comprenons dans ce chiffre les soies d'Angleterre, 1,186 balles des Indes.

# SOIES

—

## IMPORTATIONS (suite)

| PROVENANCES | 1867 | 1868 | 1869 | 1870 | 1871 | 1872 | 1873 | 1874 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | balles | balles | balles | balles | balles | balles | balles | balles |
| Chine.......... ........ | 20.540 | » | 14.354 | 18.668 | 18.987 | » | 22.418 | 42.852 |
| Japon................. | 8.290 | » | 5.441 | 6.283 | » | (²) | 3.710 | 5.758 |
| Bengale................ | » | » | 2.736 | 2.184 | 429 | » | 2.238 | 4.754 |
| Filature de Brousse....... | » | » | 1.426 | 933 | 1.288 | 960 | 1.009 | 1.550 |
| Id. d'Andrinople..... | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Id. de Syrie......... | » | » | 941 | 722 | 1.280 | 903 | 1.125 | 1.225 |
| Id. de Salonique..... | » | » | 168 | 120 | 191 | 317 | 292 | 378 |
| Id. d'Espagne....... | » | » | 413 | 463 | 476 | 562 | 617 | 24 |
| Id. de Nouka........ | » | » | 11 | 21 | 12 | 64 | 70 | 117 |
| Autres filatures.......... | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Ardassine............... | » | » | 182 | 203 | 123 | 86 | 22 | 10 |
| Perse.................. | 1.900 | » | 401 | 1.750 | 910 | 785 | 724 | 1.146 |
| Doupions et autres soies.. | » | » | 1.397 | 687 | 1.156 | 676 | 141 | 212 |
| Totaux........... | 30.730 | 40.179 | 27.468 | 30.039 | 24.863 | 4.353 | 32.366 | 58.036 |
| Cocons de diverses provenances (kilogr.)..... | 579.000 | 864.000 | 790.000 | 409.000 | 1.017.550 | 1.159.160 | 1.342.510 | 1.500.000 |

(²) Les soies de Chine et du Japon ont été dirigées sur Lyon et sur Londres

# LAINES

Voici quelques chiffres qui exprimeront sommairement, mais très exactement, combien s'est développé à Marseille, depuis un demi-siècle, le commerce des laines. La valeur totale des laines importées, pendant cette période, s'est accrue de la manière suivante :

| | | |
|---|---|---|
| 1827 . . . . . . . . . . . . . . . | 2,816,145 | francs. |
| 1837 . . . . . . . . . . . . . . . | 41,560,146 | » |
| 1857 . . . . . . . . . . . . . . . | 33,430,105 | » |
| 1874 . . . . . . . . . . . . . . . | 55,862,845 | » |

Nous allons encore demander au recueil des comptes-rendus publiés par la Chambre de commerce, le résumé historique des progrès de cette branche de notre commerce, depuis une quinzaine d'années.

## 1861

Les importations de laines se sont élevées au chiffre de 111,098 balles.

Il n'existe à Marseille ni filature, ni tissage. Il faut donc que l'on réexpédie au loin toutes les laines importées sur notre marché, et comme notre principal débouché est le Nord de la France, on comprend que la réduction des frais de transports est le seul moyen de réserver à l'industrie nationale le monopole des laines de la Méditerranée.

La laine paie, de Marseille à Roubaix, 120 francs par tonne, soit la moitié plus que n'exigent, pour un semblable parcours, les chemins de fer allemands ou anglais.

L'industrie réclame instamment une réforme dans les tarifs des grandes lignes françaises, et tout fait supposer que, si l'abaissement de tarif qui a été promis était enfin accordé, il en résulterait une telle augmentation de trafic, que les administrations de chemins de fer y trouveraient une large compensation.

## 1862

Le commerce des laines, en 1862, a présenté des phases inaccoutumées.

D'abord, sous l'influence de la situation nouvelle faite à nos fabriques par le Traité avec l'Angleterre, les laines à la tonte, en France, ont subi une baisse de 10 à 15 0/0.

Ensuite, les producteurs du Levant, ceux de la Syrie et de la Perse notamment, ont, au début de la campagne, tenu leurs prix à 15 et 20 0/0 au-dessus de ceux payés

à la tonte de 1861, dans l'espoir que la disette de coton et la hausse extraordinaire survenue dans les cours de ce textile feraient naturellement surenchérir les laines.

Par suite de cette double circonstance, la position des importateurs est restée fort difficile, pendant plusieurs mois; car, réduits aux débouchés habituels de la consommation, ils allaient se voir obligés de niveler les prix des laines exotiques avec ceux des laines indigènes, ce qui n'eût pas manqué de leur occasionner des pertes considérables.

Heureusement pour eux, les armements des Etats-Unis d'Amérique vinrent provoquer des demandes importantes pour fourniture de draps, de housses et de couvertures. 20,000 balles exotiques et un million de kilogrammes environ de produits de Midi, en suint, furent ainsi expédiés de notre port.

Il est à remarquer qu'à l'exception de l'année précédente, pendant laquelle on en expédia une petite quantité aux États-Unis, les laines indigènes du midi n'avaient jamais été achetées pour l'étranger.

### 1863

La hausse énorme et constante qu'ont subie les cotons, a largement contribué à l'augmentation des arrivages de laines et a naturellement provoqué l'élévation des prix sur les marchés producteurs.

Malheureusement, ni la position de nos fabriques, ni même la qualité des laines, qui étaient généralement plus chargées de suint que l'année dernière, ne justifiaient les cours élevés qu'étaient obligés de soutenir les importateurs, à cause des premiers coûts de la marchandise. Aussi, pendant les trois premiers mois des arrivages, il y a eu une telle résistance de la part des acheteurs, que la presque totalité des laines importées a été mise en magasin; notre dépôt a donc pris une très grande importance.

Sur ces entrefaites, quelques ventes considérables pour l'Amérique sont venues changer une situation qui serait devenue périlleuse pour les détenteurs, si nos fabriques n'avaient alors suivi l'impulsion qui venait d'être donnée, et c'est ainsi que les cours ont obtenu une hausse d'environ 4 à 5 0/0 sur les plus hauts prix pratiqués l'année dernière.

### 1864

L'importation des laines s'est élevée à 131,400 balles, soit une augmentation de 16,075 balles sur l'année 1863.

Cette augmentation s'est plus particulièrement produite sur les provenances du Levant et de la Syrie et sur celles de l'Algérie.

La vente des laines a été facile et régulière pendant toute l'année, et les qualités

propres au peigne ont eu une active demande avec une hausse de 8 à 12 0/0 sur les plus hauts prix de 1863.

Tout permet d'espérer que cette situation favorable devra se maintenir et faire encore de nouveaux progrès. Mais, pour que Marseille puisse demeurer en possession de tous les avantages, qui résultent naturellement pour elle de sa position exceptionnelle dans la Méditerranée, il est indispensable que la modération des prix de transport, par chemin de fer, lui permette de lutter d'une manière efficace contre le développement que tendent à prendre, à son détriment, les expéditions directes des ports de la Méditerranée vers les ports de l'Angleterre et les ports français du Nord.

Les laines qui arrivent à Marseille sont, en majeure partie, expédiées dans le bassin du Nord, où elles vont alimenter les fabriques de Roubaix et de Turcoing, et, tandis que les cotons pour les mêmes destinations jouissent d'un tarif de 5 c. par tonne et par kilomètre, et cela sans être astreints à l'obligation d'être expédiés par parties de 5,000 kilogr., les laines se trouvent encore soumises à un tarif de 8 c. par tonne et par kilomètre, pour les parties formant wagon complet de 5,000 kilogr., et de 10 c. pour les parties inférieures à 5,000 kilogrammes.

« Une pareille anomalie, que rien ne saurait justifier, dit la Chambre de Commerce,
« pèse d'une manière trop lourde sur le commerce des laines pour qu'elle puisse durer
« longtemps encore sans en arrêter l'essor. On ne saurait la signaler sans exprimer
« le désir et sans concevoir l'espérance de la voir bientôt cesser.

### 1865

Diminution de 6,400 balles dans le chiffre des importations, qui a porté principalement sur les provenances de Perse et de Syrie.

Les provenances de l'Algérie n'offrent pas de notable changement. Cependant, le chiffre des arrivages de la province d'Alger est descendu de 16,270 balles à 12,738; celui des provenances de la province d'Oran est resté stationnaire, et la province de Constantine a seule donné une légère augmentation sur l'importation de l'année dernière : 19,592 balles contre 18,790.

Ce résultat s'explique par la persistance avec laquelle les Arabes continuent à frauder les laines dans les provinces d'Oran et d'Alger, en éloignant de plus en plus les acheteurs sérieux. Les laines de Constantine, qui, au contraire, sont exemptes de toute fraude, sont recherchées avec plus d'empressement.

### 1866

Les arrivages de laines ont augmenté de 33,801 balles sur l'année 1865.

Cet accroissement provient surtout des importations du Levant, de la Syrie et de la Géorgie.

Les 17,000 balles arrivées en plus du Levant, ainsi que les 7,300 balles arrivées en plus de la Géorgie, sont le véritable signe du progrès de nos importations.

Nos importations en laines d'Algérie sont demeurées stationnaires et ne présentent aucun notable changement; ces laines sont de plus en plus directement achetées sur les lieux de production par les maisons de l'intérieur.

L'importation des laines de Buénos-Ayres, qui s'était un peu relevée en 1865, a fléchi encore cette année. L'absence de service régulier de bateaux à vapeur pour La Plata et le Brésil met toujours obstacle au développement de nos relations avec ces contrées, « et nous ne devons pas nous lasser, lisons-nous dans le compte-rendu « de la Chambre de Commerce, de formuler des vœux pour que ce service, depuis si « longtemps promis et si légitimement désiré, nous soit enfin donné. Nous ne devons « pas nous lasser non plus, de demander une réduction sur les frais de transport « par chemin de fer. Marseille ne saurait perdre de vue que l'avenir de son commerce « est étroitement lié à la multiplicité, à la rapidité et à l'économie des moyens de « transport par terre et par mer. »

## 1867

L'année 1867 a été, pour les affaires de laines, l'une des plus mauvaises dont le commerce de Marseille ait gardé le souvenir.

Une pareille prolongation de malaise dans une branche de commerce qui, depuis longtemps, n'avait cessé de suivre une marche ascendante et prospère, donne la mesure de l'intensité de la crise commerciale et industrielle qui, sous l'influence de causes multiples, a éclaté en 1868 et dont les effets se sont prolongés au-delà de toute prévision.

Le commerce des laines s'est naturellement ressenti de cet état de choses, et nos importations, qui s'étaient élevées, en 1866, à 159,800 balles, sont descendues, en 1867, à 122,900 balles.

Cependant, les arrivages de Buénos-Ayres ont sensiblement augmenté. Cet accroissement est dû, sans doute, à l'établissement d'un service régulier de bateaux à vapeur avec l'Amérique du Sud, qui vient d'être créé par la Société Générale des Transports maritimes.

## 1868

Augmentation de 16,000 balles sur les arrivages de 1867.

Les importations de Buénos-Ayres ont continué le mouvement ascendant signalé l'année dernière. La Chambre de Commerce voit, dans ce fait, la preuve des bons

effets du fonctionnement des services réguliers à voiles et à vapeur établis entre Marseille et l'Amérique du Sud.

Notre port, cependant, est bien distancé par les ports du Nord et notre importation de 7,180 balles ne saurait être comparée aux arrivages constatés au Hâvre, où on a reçu 60,459 balles, et à Anvers, où on en a reçu 144,087.

### 1869

Les importations ont sensiblement diminué, et les transactions ont été, pendant la plus grande partie de l'année, lentes et difficiles. Les prix n'ont pu commencer à s'améliorer que dans les derniers mois de 1869.

Vers cette époque, Marseille a ressenti les bons effets du mouvement qui s'est manifesté dans le nord. D'ailleurs, notre commerce a été puissamment aidé par les notables réductions consenties par la Compagnie du chemin de fer Paris-Lyon-Méditerranée sur le prix de transport des laines en destination de Roubaix, Turcoing et Verviers. Grâce à ces réductions, qui ont donné une juste, quoique tardive, satisfaction à notre commerce, nous avons pu, non seulement lutter plus facilement contre les importations directes des laines du Levant qui ont lieu par Dunkerque, mais nous avons eu encore la possibilité de lier avec la Belgique des relations à l'établissement desquelles l'ancien tarif avait mis, jusque là, un obstacle que rien n'avait pu surmonter.

### 1870

La guerre contre la Prusse et les événements politiques survenus pendant sa durée ont détruit les espérances que la reprise des affaires avait fait concevoir vers la fin de l'année dernière.

Les arrivages en laines qui, en 1869, étaient descendus à 93,700 balles, ont atteint à peu près ce chiffre en 1870, malgré les douloureuses circonstances qui ont, en réalité, réduit la campagne des laines à une durée de six mois.

### 1871

Le mouvement d'affaires qui s'est produit dès le mois d'avril 1871, a provoqué sur les prix des laines une hausse progressive qui a bientôt atteint des proportions très-élevées. Cette hausse, qui, sur certaines qualités, n'a pas été moindre de 50 à 55 0/0, a eu pour cause non seulement l'importance des besoins qui se sont manifestés à la suite du long temps d'arrêt que la guerre et l'insurrection parisienne avaient

imposé à toutes les transactions commerciales, mais encore les demandes arrivées sur notre marché pour l'Angleterre et les États-Unis d'Amérique.

Les importations de laines d'Algérie, qui avaient sensiblement décru en 1869 et 1870, par suite de la mortalité et de la destruction du bétail qui avait eu lieu en Algérie à la suite de la famine, se sont énergiquement relevées en 1871 (32,446 balles contre 20,341 en 1870).

Le haut prix des laines et la recherche des viandes de boucherie sont pour l'Algérie un puissant encouragement à développer la production du bétail. Tout fait espérer que, de ce côté, nos importations pourront encore s'accroître notablement.

Le développement qu'a pris la navigation à vapeur, la concurrence qui s'est établie entre les diverses compagnies qui desservent le littoral algérien, ont amené, sur les prix des transports par mer, des réductions qui tendent à remener vers notre port des importations qui étaient dirigées directement vers les pays de consommation.

Ce mouvement serait plus prononcé encore, si nos tarifs de chemin de fer étaient moins élevés.

### 1872

Le chiffre des importations en laines a été, en 1872, de 181,201 balles, au lieu de 116,608 balles arrivées en 1871.

Les arrivages de l'Algérie ont été considérables : 60,377 balles, soit 27,931 de plus qu'en 1871.

Il est permis d'espérer que ce mouvement ascensionnel ne se ralentira pas. Mais, pour assurer ce résultat, il est indispensable que les transports par chemins de fer soient établis à des prix modérés.

La majeure partie des laines qui arrivent à Marseille sont consommées dans les départements du Nord; elles ont donc à faire un long parcours à travers la France, et l'influence que peuvent exercer sur nos importations les tarifs de chemin de fer est naturellement considérable.

Les importations de Buénos-Ayres, qui, depuis quelques années, n'avaient cessé de décliner et qui étaient descendues à 1,652 balles, se sont relevées en 1872, sous l'influence des prix élevés obtenus en 1871, et ont atteint le chiffre de 5,489 balles.

### 1873

Légère diminution dans le chiffre des arrivages en laines, qui sont réduits à 160,770 balles.

Les importations de l'Algérie ne se sont pas maintenues au chiffre élevé de 1872, qui avait été une année exceptionnelle.

Il est vrai que, sur les 60,000 balles de 1872, 22,000 avaient été de passage, tandis que : sur les 42,000 balles de 1873, 18,000 seulement ont été de passage.

Il n'en existe pas moins une différence de 14,000 balles sur les quantités restées sur notre marché.

Les fabricants du Nord et quelques fabricants du Midi, s'approvisionnant directement sur les marchés de l'Algérie, les importations de ce genre de laine, par notre port, ne peuvent donner une idée complète de l'importance des quantités de laine exportées de l'Algérie pour la France; les expéditions directes, soit par Dunkerque, pour les fabriques du Nord, soit par Cette, pour les fabriques du Midi, prennent chaque année un plus grand développement.

Ces expéditions directes sont évidemment préjudiciables à la prospérité du port de Marseille; mais il ne peut y être remédié que par la réduction des tarifs de nos chemins de fer.

### 1874

De 160,770 balles, les arrivages sont descendus à 149,152 balles; mais cette différence de 10,000 balles ne résulte que de la diminution qui s'est produite sur les laines de passage.

L'importance du marché de Marseille n'a pas fléchi; « mais, dit le compte-rendu « de la situation commerciale de cette année, nous ne saurions voir avec indifférence « le chiffre des balles de passage éprouver, depuis quelques années, de successives « diminutions. Des services de bateaux à vapeur établis à Dunkerque apportent « directement dans ce port, rapproché des grands centres de consommation, les « laines qu'ils vont prendre dans le Maroc et en Algérie; ils enlèvent ainsi à nos « compagnies de bateaux à vapeur un élément de fret assez important. »

La Chambre de Commerce insiste, à cette occasion, sur la nécessité de réduire nos tarifs de chemin de fer; elle fait remarquer que cette situation est aussi préjudiciable aux intérêts de la Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée qu'aux intérêts du commerce de Marseille.

LAINES — IMPORTATIONS

| PROVENANCES | 1855 | 1865 | 1866 | 1867 | 1868 | 1869 | 1870 | 1871 | 1872 | 1873 | 1874 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | balles | balles | balles | balles | balles | balles | balles | balles | balles | balles | balles |
| Levant et Syrie.... | 49.549 | 60.870 | 61.050 | 51.385 | 53.436 | 39.730 | 45.068 | 48.191 | 83.292 | 89.400 | 83.703 |
| Géorgie .......... | 6.241 | » | 14.800 | 9.600 | 8.000 | 11.600 | 6.784 | 10.483 | 10.495 | 13.171 | 13.898 |
| Italie.............. | 15.184 | 4.230 | 5.170 | 5.300 | 3.174 | 4.358 | 2.188 | 5.153 | 4.120 | 1.711 | 3.293 |
| Buénos-Ayres (Rio-de-la-Plata).... | 11.817 | 3.975 | 2.820 | 3.615 | 7.180 | 5.130 | 4.654 | 1.642 | 5.489 | 6.600 | 3.627 |
| Maroc............ | 32.519 | 11.145 | 14.140 | 11.640 | 19.050 | 10.795 | 8.362 | 14.115 | 17.684 | 18.077 | 22.284 |
| Algérie........... | 19.245 | 40.400 | 38.170 | 39.815 | 43.150 | 20.070 | 20.341 | 32.446 | 60.877 | 41.971 | 30.041 |
| Tunis............ | » | 1.749 | 3.650 | 1.555 | 5.100 | 2.077 | 2.483 | 3.115 | 6.441 | 1.953 | 2.535 |
| Espagne.......... | » | » | » | » | » | » | 1.318 | 1.200 | 2.798 | 784 | 2.672 |
| Indes ............ | » | » | » | » | » | » | 358 | 146 | 310 | 102 | 230 |
| Angleterre........ | 7.059 | » | » | » | » | » | 67 | 67 | 195 | » | 168 |
| Autres pays ...... | 2.475 | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Totaux.. ..... | 144.089 | 122.369 | 139.800 | 122.910 | 139.090 | 93.760 | 91.518 | 116.608 | 181.200 | 160.770 | 149.452 |

## PEAUX DE MOUTONS EN LAINE

Les importations de peaux de moutons en laine n'ont pas progressé d'une manière sensible depuis dix ans. Elles sont encore, à 2,000 balles près, ce qu'elles étaient en 1865.

Le service régulier de bateaux à voiles établi entre Marseille et La Plata, à cette date, avait contribué à augmenter l'importation des peaux de Buénos-Ayres et de Montevideo, comme celles de ces provenances; mais le chiffre de ces importations, qui s'était élevé de 7,387 en 1865, à 10,989 en 1868, redescendit à 5,161 en 1870, pour remonter, deux ans après, à 10,356.

PEAUX DE MOUTONS EN LAINE

| PROVENANCES | 1865 | 1866 | 1867 | 1868 | 1869 | 1870 | 1871 | 1872 | 1873 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | balles | balles | balles | balles | balles | balles | balles | balles | balles |
| Buénos-Ayres........... | 5.512 | 7.244 | 6.124 | 9.191 | 7.013 | 3.888 | 3.888 | 8.131 | 7.718 |
| Montevideo............. | 1.726 | 780 | 1.200 | 1.366 | 1.365 | 1.394 | 1.394 | 2.107 | 954 |
| Entrepôts d'Europe...... | 149 | 125 | 273 | 432 | » | 79 | 79 | 118 | » |
| Rosano................. | » | » | » | » | 195 | » | » | » | » |
| Saint-Nicolas. .......... | » | » | » | » | 727 | » | » | » | » |
| Totaux........... | 7.387 | 8.149 | 7.597 | 10.989 | 9.300 | 5.361 | 5.361 | 10.356 | 8.672 |

## PEAUX DE CHÈVRES

Le commerce des peaux en poil, et spécialement des peaux de chèvres, qui était resté à peu près stationnaire pendant fort longtemps, a pris un grand essor depuis une vingtaine d'années. Cette prospérité est dûe, sans doute, à l'amélioration progressive du mode de fabrication et aux efforts qui ont été faits pour attirer à Marseille de plus grandes quantités de peaux brutes.

La valeur des peaux brutes importées à Marseille, qui était de 37,426,212 fr., en 1857, s'est élevée à 61,283,300 fr., en 1874.

Voici, d'après les indications fournies par la Chambre de commerce (comptes-rendus annuels), quelle a été la marche progressive de cette branche importante du commerce marseillais, depuis 1865.

### 1865

L'article peaux de chèvres en poil est toujours très important sur le marché de Marseille, et quoique les importations directes aient présenté un chiffre élevé (voir le tableau transcrit à la fin de cette monographie), les tanneurs ont dû avoir recours à l'Angleterre pour compléter leur approvisionnement des qualités du Cap.

En résumé, 17 fabriques de tannerie ont travaillé, pendant l'année 1865, 2,404,400 peaux.

### 1866

La quantité de peaux tannées a été de 183,498 douzaines.

La hausse extraordinaire, qui s'est produite sur les sumacs, a considérablement diminué la fabrication des maroquins. Les causes de cette hausse sont attribuées aux nombreuses exportations de cet article en Amérique et à la spéculation des compagnies anglaises qui ont accaparé une grande partie des récoltes.

La fabrication a, néanmoins, absorbé tous les arrivages, qui ont donné un excédant de 16,351 balles sur l'année 1865.

### 1867

Les arrivages de peaux en poil ont été considérables; les bonnes qualités se sont vendues, dès l'arrivée, à des prix favorables, mais les transactions ont été difficiles pour les qualités inférieures.

Le cours moyen des peaux en poil de diverses qualités s'est établi ainsi qu'il suit :

| | | |
|---|---|---|
| Peaux d'Alger | F. 27 25 | la douzaine. |
| Id. de Mogador | 26 » | id. |
| Id. du Cap | 38 60 | id. |
| Id. de Sardaigne | 31 30 | id. |
| Id. de l'Inde | 16 30 | id. |
| Id. du Levant | 37 30 | id. |

Quant aux peaux tannées, elles se sont vendues :

| | | |
|---|---|---|
| Choix de Lyon | F. 9 50 | le kilogramme. |
| Id. de Paris | 6 » | id. |
| Deuxième choix | 4 50 | id. |

La quantité de ces peaux s'est élevée au chiffre de 200,941 douzaines.

**1868**

Les arrivages de peaux en poil ont été plus considérables même qu'en 1867, à cause de la famine qui a régné dans la plupart des tribus arabes, et qui a forcément amené la destruction de leurs troupeaux.

L'emploi de nouvelles machines, diverses améliorations et une baisse de 10 p. 0/0 sur les chèvres en poil, ont permis aux fabricants de vendre à meilleur marché et de faire délaisser entièrement les peaux de chèvres de l'Inde, dont la concurrence aurait pu devenir désastreuse, malgré l'infériorité bien reconnue de leur tannage.

La quantité des peaux tannées s'est élevée à 227,954 douzaines.

Ces peaux se sont vendues :

| | | |
|---|---|---|
| Choix de Lyon | F. 8 50 | le kilogramme. |
| Id. de Paris | 5 50 | id. |
| Deuxième choix | 4 » | id. |

**1869**

La Chambre de Commerce constate avec satisfaction que la fabrication des peaux de chèvres a acquis, depuis quelques années, une très grande importance sur le marché de Marseille et qu'elle tend à se développer toujours davantage.

Le chiffre des importations présente un excédant de 15,587 balles sur les arrivages de 1868.

La quantité des peaux tannées s'est élevée à 248,538 douzaines.

## 1870

Les transactions du 1er semestre faisaient espérer un grand mouvement d'affaires, mais la guerre est venue arrêter cet essor, au moment où la fabrication était dans sa plus grande activité.

Il a fallu, de suite, réduire le travail et même le suspendre tout à fait, l'écoulement principal des produits se faisant à Paris, d'où ils sont dirigés sur les diverses places d'Europe et d'Amérique.

Les importations ont subi une diminution de 35,390 balles sur celles de 1869.

## 1871

A la reprise des affaires, toutes les balles de peaux de chèvres en poil qui figuraient comme stock, au 31 décembre 1870 et tous les arrivages reçus ont été enlevés à des prix avantageux.

Les peaux de chèvres tannées ont été constamment à la hausse. Elles se sont élevées à des prix qui n'avaient pas été atteints depuis très-longtemps.

Elles se sont vendues en moyenne :

| | | |
|---|---|---|
| Choix de Lyon . . . . . . . . . . . . | F. 10 75 | le kilogramme. |
| Id. de Paris . . . . . . . . . . . . | 8 80 | id. |
| Deuxième choix . . . . . . . . . . . . | 5 05 | id. |

La quantité des peaux tannées a été de 214,124 douzaines.

## 1872

La grande activité qui n'a cessé de régner dans les tanneries en 1871, s'est vigoureusement soutenue pendant les cinq premiers mois de 1872. Les peaux en poil et les tannées se sont vendues à de bons prix ; les arrivages ont été importants et les fabricants ont eu de la peine à suffire à toutes les demandes. Mais, à partir du mois de mai, les affaires se sont peu à peu ralenties et ont fini par devenir à peu près nulles.

On doit attribuer ce ralentissement aux achats excessifs qui ont été faits pour les maisons étrangères en 1871, et au commencement de 1872, achats qui ont sans doute dépassé les besoins de la consommation.

## 1873

Pendant le premier trimestre de 1873, la fabrication a eu beaucoup d'activité ; mais, à partir du deuxième trimestre, les demandes pour l'exportation, surtout pour l'Amérique, se sont ralenties et les tanneries ont dû suspendre en grande partie leur

travail. Ce n'a été que vers la fin de l'année, que les demandes se sont ranimées, et qu'une bonne reprise s'est manifestée dans la fabrication, laquelle n'a cependant pas atteint le degré d'activité du premier trimestre.

### 1874

Le chiffre des importations de peaux de chèvres en poil a diminué de 8,144 balles, mais le nombre des peaux tannées s'est élevé à 362,000 douzaines (1), ce qui donne un excédant de 42,000 douzaines sur la quantité tannée en 1873.

Le cours des peaux en poil a été, savoir :

| | | | |
|---|---|---|---|
| Alger | F. | 32 » à 45 55 | la douzaine. |
| Mogador | | 24 45 à 45 45 | id. |
| Cap | | 38 » à 45 » | id. |
| Sardaigne | | 27 85 à 41 75 | id. |
| Levant | | 22 » à 45 45 | id. |

Comparés avec ceux de 1867, ces prix font ressortir les augmentations suivantes :

| | | | |
|---|---|---|---|
| Alger | F. | 18 30 | la douzaine. |
| Mogador | | 19 45 | id. |
| Cap | | 6 40 | id. |
| Sardaigne | | 10 45 | id. |
| Levant | | 8 10 | id. |

Les prix des peaux tannées sont restés à peu près les mêmes.

| | | 1867 | 1874 |
|---|---|---|---|
| Choix de Lyon | F. | 9 50 le kilogr. | 10 » le kilogr. |
| id. de Paris | | 6 » id. | 7 » id. |
| Deuxième choix | | 4 50 id. | 4 50 id. |

La Chambre de Commerce tout en constatant les résultats qui précèdent, fait remarquer que le commerce des peaux et l'industrie de la tannerie ne se développent pas comme on l'espérait. Elle attribue la stagnation des affaires à diverses causes et notamment à la concurrence que font les produits étrangers aux peaux de chèvres tannées en France et particulièrement à la tannerie marseillaise.

(1) Soit 4,344,000 peaux tannées. Ce chiffre ne s'était élevé, en 1865, qu'à 2,400,000, d'où une augmentation de près du double, en dix ans.

« En réalité, dit-elle, c'est là, pour ce qui concerne cet article, la cause principale « de la stagnation des affaires. Depuis plusieurs années, nous avons à lutter, non « seulement chez nos voisins, mais encore chez nous, contre les peaux de chèvres « tannées dans les Indes, lesquelles sont connues sous le nom de peaux de chèvres « anglaises. Ces peaux sont expédiées de Londres, où elles sont vendues à des « enchères qui ont lieu à peu près tous les mois et par quantités de 1,100,000 à « 1,200,000, quelquefois même 1,500,000 peaux. On peut juger, par ces chiffres, de « l'extension de ce produit et du tort considérable qu'il porte à notre fabrication. « Le bon marché de ces peaux est la seule cause de la faveur dont elles sont l'objet. « En France, les matières premières et la main-d'œuvre se paient très-cher; aux « Indes, tout cela est à vil prix. De là, bien que notre tannage soit supérieur à « celui des Indes, la difficulté pour nous de soutenir la concurrence.

« Cet état de choses met l'industrie française dans une position très-désavanta- « geuse, et il sera d'une bonne administration de rechercher les moyens d'y remédier « en supprimant, tout d'abord, le droit de 3 fr. par 100 kilogr. que paient les « peaux brutes importées par notre fabrication. La tannerie de peaux de chèvres a « pris chez nous, depuis un certain nombre d'années, une extension considérable. A « Marseille seulement, elle emploie plus de 2,000 ouvriers et donne lieu à des « transactions très-importantes. Sous tous les rapports, elle mérite qu'on s'intéresse « à elle et le gouvernement ferait une chose vraiment équitable en lui facilitant les « moyens de sortir d'une crise dont la principale cause, comme il a été déjà dit, « est la concurrence des peaux anglaises, et dont les résultats, si cette crise « continuait, pourraient devenir désastreux. »

Il est certain que la tannerie est en souffrance et que son développement paraît être arrêté. Cependant, il convient de constater que cette industrie est en progrès, puisque le chiffre des importations des peaux en poil et celui des peaux tannées ont presque doublé en dix ans (1).

PEAUX DE CHÈVRES — IMPORTATIONS

| PROVENANCES | 1865 | 1866 | 1867 | 1868 | 1869 | 1870 | 1871 | 1872 | 1873 | 1874 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | balles | balles | balles | balles | balles | balles | balles | balles | balles | balles |
| Peaux du Cap | 492 | 632 | 1.201 | 397 | 770 | 320 | 154 | 1.638 | 1.865 | 2.877 |
| Id. d'Algérie | 4.127 | 5.055 | 8.880 | 15 931 | 8.466 | 4.100 | 4.511 | 5.980 | 10.422 | 7.760 |
| Id. de Mogador | 11.714 | 19.531 | 21.247 | 17.640 | 36.523 | 17.372 | 37.788 | 31.655 | 23.953 | 20.397 |
| Id. de Sardaigne | 4.447 | 7.151 | 6.392 | 7.134 | 8.104 | 3.963 | 1.500 | 446 | 2.578 | 4.087 |
| Id. du Levant | 4.786 | 8.921 | 11.628 | 10.156 | 12.982 | 5.600 | 11.284 | 15.187 | 14.436 | 11.739 |
| Id. de l'Inde | » | 68 | 185 | » | » | » | » | » | » | » |
| Id. d'autres pays | 218 | 702 | » | » | » | » | » | 160 | » | 113 |
| Totaux | 23.729 | 42.080 | 49.483 | 51.258 | 66.845 | 31.355 | 55.237 | 55.056 | 55.117 | 46.978 |

(1) Voir pour le chiffre des peaux tannées en 1865 et en 1874, la page 312 ci-contre.

## CUIRS

On désigne sous le nom de *cuirs* les peaux de taureaux, de buffles, de bœufs, de vaches, de veaux et de chevaux, qui ont subi l'opération du tannage.

Le tannage de ces peaux s'obtient à l'aide d'écorces d'arbres ou d'autres matières végétales contenant du tannin. L'écorce du chêne est la matière généralement employée et préférée à toutes les autres. La France doit, en grande partie, la supériorité de ses cuirs à la beauté des chênes qui peuplent ses forêts. L'*yeuse*, espèce particulière, dont les feuilles sont vertes en toute saison, fournit une écorce supérieure à celle des autres chênes; l'yeuse, plus connue sous le surnom de *chêne vert*, est très commune dans le Midi de la France.

La France abat, toutes les années, environ 4 ou 5 millions de têtes d'animaux de la race bovine; mais, ces abats sont très loin de suffire aux besoins de notre fabrication; aussi, les importations de cuirs salés et cuirs salés secs en poils, sont-elles considérables.

La France reçoit, par la voie du Hâvre, de Bordeaux, de Nantes et surtout de Marseille, ces quantités importantes de peaux que nous envoient tous les pays du globe. Les arrivages les plus considérables nous viennent des principaux ports de l'Amérique méridionale.

La Chambre de commerce de Marseille exprimait le regret, en 1863, de voir diminuer le chiffre de ces importations. « Autrefois, lisons-nous dans le compte-rendu de « la situation commerciale de cette année, nous recevions directement de Bahia, de « Fernambouc, de Maragnon et de l'Amérique centrale de telles quantités que nous « pouvions faire face à la fois, non seulement aux demandes de l'intérieur, mais « encore à celles de l'étranger. Il n'en est plus ainsi maintenant. D'une part, en effet, « les armateurs habituellement importateurs de cuirs, qui se sont établis à Paris, « trouvent naturellement plus de convenance à faire arriver dans les ports du Hâvre « ou d'Anvers, les marchandises qu'auparavant ils recevaient à Marseille; car, à « l'avantage de les avoir pour ainsi dire sous la main, vient s'ajouter pour eux la « faculté de les réaliser dans un centre de consommation de très grande importance.

« Que le déplacement de ce courant d'affaires ait été produit par ces causes ou par « d'autres, toujours est-il certain que l'importance du marché du Hâvre, dans cette « branche de commerce, s'est accrue d'une bonne partie de ce que nous avons nous-« mêmes perdu. Le reste a passé aux maisons de Gênes. »

### 1864

L'importation des cuirs en poils, qui avait subi, en 1863, une diminution sensible, s'est un peu relevée en 1864, et présente une augmentation de 82,129 pièces sur l'ensemble des diverses provenances.

Marseille est trop avantageusement placée pour qu'elle ne puisse lutter contre les nouvelles concurrences qui se dressent devant elles. Mais elle a besoin d'être aidée, dans cette lutte par le développement de notre marine, qui est malheureusement restée dans un état d'infériorité relative, dont elle sortira promptement, il faut l'espérer, sous l'influence du large régime de liberté qui va lui être accordé.

Par décret du 7 octobre 1863, le Gouvernement a accordé à la Chambre de Commerce la faculté de vendre mensuellement aux enchères publiques les cuirs des abats de la boucherie de Marseille. Ces ventes sont régulièrement suivies par les fabricants tanneurs et les résultats sont de nature à satisfaire les vendeurs et les acheteurs. Il est regrettable que l'amélioration mise en pratique pour le gros cuir ne s'étende pas encore sur tous les produits des abats, c'est-à-dire sur les peaux de veaux, les peaux de moutons, d'agneaux, etc. Il faut espérer que les bouchers renonceront à leur ancienne habitude, comme ils l'ont fait pour les peaux de bœufs.

Voici le relevé des abats, en 1864 :

| | |
|---|---|
| Bœufs et vaches | 28,356 |
| Veaux | 12,612 |
| Moutons | 225,424 |
| Chevreaux | 1,110 |
| Agneaux | 50,180 |

### 1865

Les affaires ont eu, pendant l'année 1865, une grande et constante activité. Malgré les fortes quantités de cuirs venues d'Amérique, les acheteurs ont dû recourir encore, comme les autres années, aux marchés du Nord et spécialement au marché du Hâvre pour compléter leurs approvisionnements.

La position exceptionnelle de Marseille dans le bassin de la Méditerranée lui permet, sans doute, de lutter contre toutes les concurrences, mais il est indispensable pour lui assurer les avantages de cette position, de hâter le moment où elle pourra se trouver en possession d'un service de paquebots à vapeur pour La Plata et le Brésil. Les heureux résultats déjà obtenus à l'aide du service régulier de paquebots à voiles, qui s'est établi depuis quelques temps entre Marseille et le Brésil, peuvent donner une idée de ceux que notre commerce pourrait attendre de l'organisation d'un service de bateaux à vapeur français.

**1866**

Le chiffre des importations a sensiblement diminué.

Cette diminution, qui porte principalement sur les provenances du Sénégal, s'explique par une forte épizootie dont la race bovine a été atteinte l'année dernière.

**1867**

La situation ne s'est pas améliorée.

Les arrivages de cuirs de La Plata, du Brésil et du Sénégal, ont éprouvé, cette année, une diminution qui est due à la présence des américains sur les lieux de production et aux nombreux achats qu'ils ont faits pour reconstituer leur stock considérablement amoindri depuis longtemps.

Il faut tenir compte aussi que le port du Hâvre est devenu le siége principal des armements français pour La Plata, tandis que, depuis la crise de 1857, Marseille a vu diminuer le nombre de ses armements pour ce pays.

Fort heureusement qu'une maison de Marseille a organisé un service régulier de navires à voiles, et que, d'un autre côté, la compagnie des transports maritimes vient d'établir une ligne de bateaux à vapeur pour La Plata. Par suite de cet accroissement dans les moyens de communication, il y a lieu d'espérer que les relations commerciales de Marseille avec ce pays prendront plus de développement et plus d'activité.

**1868**

Les importations totales de cette année s'élèvent au chiffre de 632,974 pièces, et présentent une augmentation, sur 1867, de 57,493 pièces. Cette augmentation est dûe aux provenances de l'Algérie, de la Tunisie et du Maroc, qui ont fourni à elles seules, par suite de l'épizootie qui a régné dans ces contrées, des quantités vraiment exceptionnelles, soit 392,291 cuirs dont voici le détail :

| | | |
|---|---|---|
| Maroc . . . . . . . . . . . . . | 76,075 | cuirs. |
| Tunis . . . . . . . . . . . . . | 34,161 | id. |
| Algérie . . . . . . . . . . . . . | 282,055 | id. |
| Total . . . . . . | 392,291 | cuirs. |

**1869**

Les relations avec La Plata et le Brésil ont repris une certaine activité; on constate une augmentation de 112,932 cuirs sur les arrivages de ces provenances.

La Chambre de commerce fait remarquer, cependant, que cette augmentation est due plutôt aux Entrepôts d'Europe qu'à l'importation directe.

### 1870

L'ensemble de l'importation des cuirs, en 1870, présente une diminution de 12,505 pièces sur l'année 1869.

Cette diminution a porté sur les provenances diverses pour le chiffre de 37,695 pièces, tandis que les provenances de La Plata présentent une augmentation de 24,813 pièces, qui ne se serait pas bornée là, si la déclaration de guerre, une fois connue, n'avait arrêté les expéditions.

### 1871

Malgré les péripéties politiques intérieures qui ont suivi la guerre avec la Prusse, les affaires des cuirs n'en ont pas moins été très animées. L'année s'est terminée avec une faveur sensible sur le cours de l'année 1870, soit 20 0/0 sur les cuirs secs et 30 0/0 sur les cuirs salés d'Amérique ; toutes les autres provenances, en général, ont également participé à la même augmentation.

### 1872

Le chiffre des importations présente une augmentation de 43,566 cuirs sur l'année dernière.

Cette augmentation porte plus particulièrement sur les provenances diverses dont le chiffre s'élève à 357,849 pièces ; les Plata secs et salés y figurent également pour 53,107 et les Rio-Grande secs et salés pour 22,107.

### 1873

Les tanneries de cuirs ont été en activité et les demandes du tanné assez suivies, malgré une baisse de 10 0/0. Quant aux cuirs en poils, ils ont subi une baisse proportionnelle, ce qui a permis aux fabricants de travailler avec avantage.

Voici le relevé des abats de nos boucheries en 1873, qui n'ont pas augmenté depuis dix ans (1) :

(1) Voir, ci-dessus, ce relevé pour l'année 1864.

| | |
|---|---|
| Bœufs et vaches | 25,325 |
| Veaux | 8,676 |
| Moutons | 174,505 |
| Agneaux | 25,255 |
| Chevreaux | 885 |

### 1874

Les cuirs ont été très bien tenus pendant toute l'année et les tanneries n'ont pas cessé d'être en activité. L'année a été excellente pour cet article qui, du reste, est de première nécessité et s'écoule toujours facilement, soit en France, soit à l'extérieur, à cause de sa supériorité sur les cuirs étrangers.

Nous donnons ci-après un tableau comparatif des importations depuis 1855, duquel il résulte que le commerce des cuirs, à Marseille, s'est maintenu en pleine activité, sans augmenter ni diminuer, d'une manière sensible, l'accroissement d'une année compensant les pertes d'une autre année.

## CUIRS

ÉTAT COMPARATIF DES IMPORTATIONS DE 1855 A 1874

| ANNÉES | BUÉNOS-AYRES et MONTEVIDEO | RIO-GRANDE | BRÉSIL | DIVERS | TOTAUX |
|---|---|---|---|---|---|
| 1855 | 90.881 | 58.911 | 15.016 | 468.381 | 633.189 |
| 1856 | 40.127 | 56.309 | 17.385 | 471.487 | 585.308 |
| 1857 | 135.113 | 47.257 | 24.891 | 790.478 | 997.739 |
| 1858 | 149.470 | 14.601 | 6.942 | 783.518 | 954.531 |
| 1859 | 107.800 | 35.211 | 1.800 | 742.162 | 886.973 |
| 1860 | 199.409 | 24.877 | 900 | 525.067 | 750.253 |
| 1861 | 125.702 | 15.393 | 1.200 | 426.041 | 568.336 |
| 1862 | 173.282 | 37.081 | 6.578 | 285.360 | 502.301 |
| 1863 | 231.002 | 40.668 | 8.498 | 286.033 | 561.201 |
| 1864 | 161.222 | 25.795 | 4.754 | 451.559 | 643.330 |
| 1865 | 241.679 | 25.530 | 13.366 | 507.024 | 787.589 |
| 1866 | 205.823 | 29.184 | 17.591 | 355.752 | 608.350 |
| 1867 | 156.607 | 24.744 | 6.870 | 387.260 | 575.481 |
| 1868 | 103.954 | 15.804 | 3.022 | 510.194 | 632.974 |
| 1869 | 178.452 | 49.610 | 7.650 | 493.590 | 729.302 |
| 1870 | 203.265 | 47.942 | 9.695 | 455.895 | 716.797 |
| 1871 | 130.436 | 17.459 | 2.518 | 379.432 | 529.840 |
| 1872 | 183.543 | 39.506 | 1.076 | 737.281 | 961.406 |
| 1873 | 250.811 | 25.069 | » | 594.083 | 869.963 |
| 1874 | 175.382 | 19.161 | 2.000 | 402.894 | 599.437 |

# HUILERIES

## 1° HUILES D'OLIVE — 2° HUILES DE GRAINES

Le commerce des huiles à Marseille a pris une grande extension et a changé de nature depuis l'établissement des huileries.

Autrefois, les opérations de cette place se bornaient à l'importation des huiles d'olive servant presque exclusivement à la fabrication des savons; une faible portion était réexpédiée à l'intérieur et à l'étranger comme huile lampante.

Aujourd'hui, l'importation des huiles d'olive a beaucoup diminué; mais ce déficit a été amplement compensé par la production des huileries de graines, dont une portion importante s'expédie comme huiles lampantes et mangeables.

### 1° Huiles d'olive

On distingue plusieurs qualités d'huiles d'olive.

1° L'huile d'olive, dite à fabrique, qui est importée trouble et chargée de mucilages. Une partie de ces olives est employée par la savonnerie; l'autre, après avoir été dépouillée du brut et être devenue lampante, est réexpédiée, soit à l'intérieur, soit en entrepôt à l'étranger, pour servir au graissage des machines et des laines, ou au luminaire;

2° Les huiles d'olive grasses, appelées aussi ressences et raffinées, qui sont exclusivement employées dans la fabrication du savon dit de Marseille;

3° Enfin, les huiles d'olive à bouche, dont la majeure partie est réexpédiée.

*Les huiles d'olive à fabrique* sont presque entièrement importées de la Régence de Tunis, du Maroc, de l'île de Candie et des diverses échelles du Levant. La Provence, l'Algérie et la Corse ne nous en fournissent en général que de faibles quantités.

*Les ressences* sont fournies par la Provence, la Corse et l'Italie.

Enfin, *les huiles à bouche* sont expédiées de la Provence et de l'Italie.

Il résulte du tableau comparatif transcrit ci-après que l'importation des huiles d'olive a diminué de près de la moitié depuis vingt ans.

| | 1855 | 1874 |
|---|---|---|
| Italie | 8,598,999 kilogr. | 3,800,000 kilogr. |
| Espagne | 288,000 id. | 2,500,000 id. |
| *A reporter* | 8,886,999 kilogr. | 6,300,000 kilogr. |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| *Report* . . . . . . . | 8,886,999 | kilogr. | 6,300,000 | kilogr. |
| États-Barbaresques. . . . . . . . | 11,790,595 | id. | 2,000,000 | id. |
| Algérie. . . . . . . . . . . . . . . | 1,325,638 | id. | 800,000 | id. |
| Corse . . . . . . . . . . . . . . . | » | id. | 200,000 | id. |
| Turquie. . . . . . . . . . . . . . . | 1,986,876 | id. | 100,000 | id. |
| Autres pays (voie de terre). . . . | 70,666 | id. | 5,800,000 | id. |
| Totaux. . . . . . . | 24,060,774 | kilogr. | 15,200,000 | kilogr. |

Descendues à 16 millions de kilogr. en 1865, et à 5 millions en 1870, les importations d'huiles d'olive se sont élevées à 22 millions en 1871 pour redescendre à 15,200,000 kilogr. en 1874. Voici dans quelles circonstances ces diverses fluctuations se sont produites :

### 1865

Sur les 10,500,000 kilogr. d'huiles étrangères importés en 1865, plus de 9,000,000 de kilogr. ont été expédiés par le Royaume d'Italie et la Régence de Tunis.

Malgré l'abaissement des droits de douane de 6 fr. à 3 fr. par 100 kilogr. sur les huiles d'olive et d'Espagne, la savonnerie a continué à payer l'ancien droit de 6 fr. sur les huiles d'olive dites à fabrique, qui lui venaient en très-grande partie de la Régence de Tunis. La Chambre de Commerce insiste pour obtenir du gouvernement la réduction à 3 fr. par 100 kilogr. de droits de douane sur *toutes* les huiles d'olive, sans distinction de provenance, en attendant leur admission en franchise.

### 1866

Le commerce des huiles d'olive n'offre aucun fait saillant à signaler. Les importations de 1866 ont été légèrement inférieures à celles de 1865.

Cependant, le gouvernement a enfin donné satisfaction aux réclamations du commerce, en réduisant les droits de douanes sur les huiles d'olive *de toutes provenances*, à 3 fr. les 100 kilogr. bruts, droits dont jouissaient seules les huiles d'olive importées d'Italie et d'Espagne.

### 1867

Les arrivages d'huiles d'olive se sont élevés, en 1867, à 15 millions de kilogrammes.

La fabrication des huiles extraites, à l'aide du sulfure de carbone, des noyaux d'olive et des pulpes ayant servi à faire des ressences, a pris une grande extension dans le courant de cette année. Il n'y avait, en 1866, que deux ou trois usines aux

environs de notre ville, produisant annuellement 300,000 kilogr. de ces huiles extraites par le sulfure ; à la fin de 1867, le nombre de ces usines établies, soit dans notre banlieue, soit dans les départements voisins, s'élevait à neuf, pouvant fabriquer, par an, 2,500,000 à 3,000,000 de kilogr. de cette sorte d'huile.

Les huiles traitées par le sulfure de carbone sont diversement appréciées par les fabricants de savon ; pourtant, plusieurs les emploient en grande quantité dans la composition de leurs produits.

La savonnerie ne peut que profiter de cette nouvelle huile qui, précédemment perdue pour l'industrie, va augmenter de beaucoup la quantité des corps gras employés dans la fabrication des savons, et doit nécessairement influencer les cours des huiles de toutes sortes, dès qu'à la suite d'une bonne récolte, les huiles d'olive seront plus abondantes.

**1868**

Vers la fin de l'année, l'annonce d'une récolte considérable d'huiles d'olive dans presque tous les pays producteurs, a amené une baisse excessive ; les prix sont descendus de 148 fr. à 96 fr. l'hectolitre tant pour la marchandise disponible que pour celle à livrer.

Il est arrivé, en huiles de ressences et raffinées, environ 4,300,000 kilogr. contre 5,600,0000 kilogr. en 1867. Les prix, qui étaient à 130 fr. l'hectolitre, sont tombés, en décembre, à 100 francs.

**1869**

Les arrivages en huiles de ressences et raffinées ont été d'environ 5,800,000 kilogr., soit une augmentation de 1,500,000 kilogr. sur l'année 1868.

Le marché de Marseille a reçu près de 4 millions de kilogr. d'huiles de pulpes et de grignons d'olive traités par le sulfure de carbone.

Il est arrivé, dans le courant de cette année, environ 6 millions de kilogr. d'huiles fines, soit une augmentation de 2,300,000 kilogr. sur 1868.

**1870**

Une assez notable diminution s'est produite dans le chiffre des importations.

Malgré ce déficit, le stock a été plus considérable, au 31 décembre 1870 qu'au 31 décembre de l'année précédente.

**1871**

Les arrivages d'huile à fabrique ont été en 1871, beaucoup plus considérables qu'en 1870, ce qui s'explique naturellement par la cessation de la guerre. Les prix,

qui étaient bas au commencement de 1871, se sont relevés dans les six derniers mois. La savonnerie, entravée pendant la guerre, a beaucoup travaillé, dès que la paix a été faite ; aussi la consommation de 1871, en huile à fabrique, a-t-elle été plus forte que celle de 1870.

### 1872

En comparant les chiffres de 1872 avec ceux de 1871, on remarque que les arrivages d'huile d'olive ont été moins considérables en 1872, quoique la consommation ait été plus forte. Mais le stock, au 31 décembre, était très important.

La consommation des ressences a été également plus forte en 1872, quoique la production des savons ait été plus faible ; mais, par contre, on constate une diminution dans l'emploi des huiles de pulpes.

### 1873

Les quantités d'huiles d'olive arrivées ont été plus fortes en 1873 qu'en 1872; ce qui s'explique par l'abondance de la récolte. Les prix des huiles à fabrique, des ressences et des huiles de pulpes ont été, par la même raison, pendant toute l'année 1873, inférieurs à ceux de 1872.

### 1874

L'importation a été inférieure en quantité à celle de 1873, et la diminution a porté principalement sur l'huile à fabrique (15,200,000 kilogr. au lieu de 17,000,000).

L'exportation n'a été que de 4 millions de kilogr., soit 1 million de moins qu'en 1873.

Voici, année par année, le chiffre des importations pendant la dernière période quinquennale :

| | | |
|---|---|---|
| 1865 . . . . . . . . . . . . . . . | 16,500,000 | kilogrammes. |
| 1866 . . . . . . . . . . . . . . . | 14,500,000 | id. |
| 1867 . . . . . . . . . . . . . . . | 15,500,000 | id. |
| 1868 . . . . . . . . . . . . . . . | 7,900,000 | id. |
| 1869 . . . . . . . . . . . . . . . | 15,600,000 | id. |
| 1870 . . . . . . . . . . . . . . . | 5,000,000 | id. |
| 1871 . . . . . . . . . . . . . . . | 22,000,000 | id. |
| 1872 . . . . . . . . . . . . . . . | 16,000,000 | id. |
| 1873 . . . . . . . . . . . . . . . | 17,000,000 | id. |
| 1874 . . . . . . . . . . . . . . . | 15,200,000 | id. |

Quant aux exportations, elles n'ont presque pas varié depuis vingt ans : 3,330,685 kilogr. en 1855 ; 5,000,000 en 1873 et 4,000,000 en 1874.

### 2° Huiles de graines

Les huiles de graines ont divers emplois ; le plus important est celui de la savonnerie dite marseillaise, qui consomme environ la moitié de la production de nos huiles.

Une autre partie est affectée à la fabrication des savons unicolores, qui emploie presque exclusivement les huiles de copras et de palmistes.

Enfin, le solde des huiles de graines fabriquées à Marseille sert à la consommation locale, ou est expédié comme huiles mangeables, huiles à brûler, huiles à graisser et huiles pour la peinture.

En moyenne, 100 kilogr. de graines produisent 36 kilogr. d'huile.

Ainsi, d'après une statistique publiée par la Chambre de Commerce, vingt-sept usines ont trituré, en 1861, 108 à 109 millions de kilogr. de graines et ont livré à la consommation 39 à 40 millions nets de kilogr. d'huiles.

Sur ce chiffre, 20 millions de kilogr. d'huiles ont été employés à la savonnerie marseillaise ; 4 millions environ à la fabrication des savons unicolores, et le surplus a été expédié par le chemin de fer ou exporté par voie de mer.

### 1862

La production a été à peu près la même qu'en 1861.

Il a été expédié, par chemin de fer, 14,800,000 kilogr. d'huiles de graines, et il en a été exporté 1,600,000 kilogr. dont 1,400,000 pour l'Algérie et 118,000 pour l'Italie.

### 1863 — 1864

Rien de saillant à signaler pendant l'année 1863.

La production s'est élevée, en 1864, à 41 millions de kilogr. et, grâce à de nouveaux débouchés qui leur ont été offerts, les fabricants ont pu écouler une partie de leur stock.

### 1865 — 1866

Les expéditions, par chemin de fer, se sont élevées à 13,500,000 kilogr. en 1865 et à 13,200,000 kilogr. en 1866.

Les exportations par voie de mer, en Italie, en Égypte et en Algérie, ont été de 3,578,000 kilogr. en 1865 et de 3,292,000 kilogr. en 1866.

### 1867

Cette année, la fabrication des huiles de graines a pris un nouvel essor sur la place de Marseille, par suite de l'importation de plus grandes quantités de graines oléagineuses et de l'augmentation de nos débouchés pour les huiles et les tourteaux. Cinq nouvelles usines ont été construites.

Le développement de cette industrie est très-heureux; il est à souhaiter que notre ville conserve et même augmente ses débouchés pour les huiles et les tourteaux, et que les importations de graines oléagineuses se maintiennent au chiffre élevé qu'elles ont atteint pendant cette campagne.

Il a été exporté par mer, en 1866, 7,326,000 kilog. d'huiles de graines, et il en a été expédié, par chemin de fer, 14,250,000 kilogrammes.

Les huiles continuent à trouver un débouché considérable de leurs produits en huiles comestibles qui entrent, chaque jour, davantage dans la consommation, et elles ont commencé à prendre, cette année, une part assez large dans la fourniture des huiles de colza qui se consomment dans le Midi de la France.

### 1868

La fabrication des huiles de graines continue à se développer de la manière la plus satisfaisante.

Les usines, au nombre de 41, représentent 930 presses en activité. On évalue à 57 millions de kilogr. les huiles de toutes sortes fabriquées par ces usines.

A ce chiffre, il convient d'ajouter 3 millions de kilogr. d'huiles de palmes, de cocos, de cotons et de lins, importés, soit directement des pays d'origine, soit d'Angleterre;

Ce qui élève à 60 millions de kilogr. le total des huiles de graines entrées dans le commerce de Marseille en 1868. Sur ces 60 millions, il en a été exporté 10 millions par voie de mer, 11 millions par chemin de fer, et employé 31 millions par la savonnerie; le surplus a été consommé sur place ou est resté en magasin.

### 1869

Quoiqu'il soit arrivé, en 1869, un peu moins de graines qu'en 1868, la quantité d'huiles fabriquées a été plus considérable, parce qu'il est arrivé beaucoup plus de graines à fort rendement, le chiffre de la production s'élève à 60 millions de kilogrammes.

### 1870

La production s'est accrue de 10 millions de kilogrammes.

D'une part, les arrivages de graines ont été plus considérables que pendant l'année

précédente, et nos fabriques, ayant augmenté leur outillage, ont pu triturer davantage ; de l'autre, les graines triturées ont été, en général, d'un rendement plus riche. C'est ce qui explique cette augmentation.

Le débouché a été énorme pour les huiles lampantes et celles à bouche ont obtenu des prix avantageux.

**1871**

La production d'huiles de graines a été moindre en 1871 qu'en 1870 ; les arrivages de graines et fruits oléagineux, ont été, en effet, moins considérables.

Cette diminution peut-être attribuée à la guerre et aux événements qui l'ont suivie. Les grandes expéditions de 1870 étaient faites, lorsque la guerre a éclaté et, avant d'entreprendre de nouvelles affaires en 1871, il a fallu nécessairement attendre que la paix et l'ordre fussent rétablis.

**1872**

| | | |
|---|---|---|
| Les importations d'huiles de graines se sont élevées à . . . . . | Kil. | 5,200,000 |
| La production à. . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . | | 80,000,000 |
| Total . . . . . . . . . | Kil. | 85,200,000 |

Il est sorti de la ville :

| | | |
|---|---|---|
| Par terre . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . | Kil. | 34,900,000 |
| Par mer. . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . | | 18,700,000 |
| Le surplus, soit . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . a été consommé à Marseille. | | 31,600,000 |
| Total égal. . . . . . . | Kil. | 85,200,000 |

**1873**

Les importations et les exportations ont augmenté, mais la production est descendue de 80 à 61,700,000 kilogrammes.

**1874**

| | | |
|---|---|---|
| La production des fabriques d'huiles de graines, à Marseille, s'est élevée, en 1874, à. . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . | Kil. | 66,000,000 |
| *A reporter* . . . . . . | Kil. | 66,000,000 |

| | | |
|---|---|---|
| *Report.* . . . . . . . . | Kil. | 66,000,000 |
| Il est arrivé sur notre marché, des fabriques de l'intérieur de la France . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . | | 10,000,000 |
| Il en a été importé de l'étranger. . . . . . . . . . . . . . . . | | 4,800,000 |
| Total. . . . . . . . . . | Kil. | 80,800,000 |
| Il en a été exporté à l'étranger et en Algérie . . . . . . . . . . | | 6,200,000 |
| Reste . . . . . . . . . | Kil. | 74,600,000 |

Cette quantité a été expédiée, par terre, à l'intérieur de la France, employée par nos savonneries ou consommée sur place.

Les prix ont varié, en moyenne, ainsi qu'il suit :

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Huiles à fabrique | Sésames . . . . . . | de Fr. | 65 | à | 91 | » | les 100 kilogr. |
| | Arachides . . . . . | | 66 | à | 91 | » | id. |
| | Lin. . . . . . . . . | | 64 | à | 80 | » | id. |
| Huiles comestibles | Sésames surfines . | | 124 | à | 132 | » | id. |
| | Arachides id. . | | 110 | à | 133 | 50 | id. |
| Huiles lampantes | Sésames . . . . . . | | 69 | à | 95 | 50 | id. |
| | Arachides . . . . . | | 72 | à | 98 | 50 | id. |
| Huiles de colzas épurées. . . . . | | | 74 | à | 87 | 50 | id. |
| Id. de cotons épurées. . . . . | | | 80 | à | 98 | » | id. |

## PÉTROLE (1)

Le pétrole, connu depuis longtemps dans les Indes et dans quelques contrées d'Europe et d'Afrique, n'est exploité sur une grande échelle, que depuis une quinzaine d'années.

Les Américains, qui ont, les premiers, tiré parti de ce bitume, n'ont réellement commencé à le propager qu'en 1861.

Dès l'année suivante, quelques expéditions d'essai ont amené, sur la place de Marseille, 1,929 barils de pétrole brut et 3,289 barils dè raffiné, c'est-à-dire de l'huile propre à l'éclairage. Le premier de ces produits s'est vendu à 45 et 46 fr. les 100 kilogr.; le second, de 68 à 84 fr. l'hectolitre.

En 1863, Marseille a reçu 28,127 barils de pétroles bruts ou épurés.

La plus grande partie des pétroles bruts a été absorbée par les usines de notre ville qui, au nombre de quatre, peuvent épurer environ 160 barils par jour.

Malheureusement, le décret du 16 juillet 1863 est venu paralyser à son début l'essor de cette intéressante industrie, en abaissant de 15 à 3 fr. le droit d'entrée sur les huiles de pétrole épurées.

### 1864

Il est arrivé sur notre marché, en 1864, 100,513 barils de pétrole, savoir :

| | | |
|---|---|---|
| Pétrole brut . . . . . . . . . . | 51,874 | barils. |
| Id. épuré . . . . . . . . . | 48,639 | id. |
| Total. . . . . . | 100,513 | barils. |

Il en a été expédié, par les gares de Marseille, 1,608,773 kilogr., soit environ 10,800 barils.

L'octroi accuse comme sortis des barrières, par terre et par mer, 69,260 barils.

On évalue à 20,000 barils, la quantité de pétrole épurée dans les usines de Marseille.

Ces chiffes indiquent suffisamment la part active et importante que notre place a prise dans le commerce du pétrole.

(1) Bitume liquide qui fournit, par la distillation, diverses matières utiles, telles qu'une huile combustible, une espèce d'essence comparable à celle de térébenthine — la parasine, — pour la fabrication des bougies, et quelques autres bas produits.

**1865**

Les chiffres suivants, puisés dans les registres de l'octroi, font connaître l'importance de l'industrie et du commerce des pétroles dans notre ville pendant l'année 1865 :

| | | |
|---|---|---|
| Sorties par mer . . . . . . . . . . | 110,454 | hectolitres. |
| Sorties par terre. . . . . . . . . . | 61,558 | id. |
| Consommation locale. . . . . . . . | 13,814 | id. |
| Total du mouvement. . . . | 185,826 | hectolitres, soit en tout |

123,884 barils.

Sur ce chiffre, il avait été épuré par les fabriques de Marseille, 40,000 barils environ.

**1866 — 1867**

Rien à signaler en 1866; mais l'année 1867 a vu se produire un fait intéressant : nous voulons parler de la naissance et du développement de la consommation des essences de pétrole pour l'éclairage. Ce développement a été assez rapide et assez considérable pour faire monter les prix, de 27 à 28 fr. qu'ils étaient en janvier, jusqu'à 75 et 80 fr. en décembre.

Les conséquences de ce fait sont d'une grande importance. Les essences étant restées jusqu'ici sans emploi et à des prix inférieurs à ceux des épurés, il y avait avantage à les mêler aux huiles épurées; cet avantage disparaissant par l'emploi des essences, les épurés se trouveront de plus en plus dépouillés de la partie inflammable et dangereuse.

**1868**

Les arrivages de pétrole présentent, en 1868, une augmentation de 17,135 barils bruts et de 2,449 barils épurés, auxquels il faut ajouter 182,996 caisses, équivalant à 45,000 barils environ.

Cette augmentation ne saurait être comparée avec celle qui s'est produite dans les autres grands marchés européens, notamment de Brême et d'Anvers, et avec celles des autres ports de la Méditerranée : « Nous devons reconnaître, dit le compte-
« rendu publié par la Chambre de Commerce, que nous sommes chaque jour plus
« distancés par nos concurrents et que Marseille est menacé de perdre son importance
« comme grand marché et comme entrepôt. En effet, l'Espagne, l'Italie, l'Autriche

« et même le Levant, autrefois tributaires de Marseille pour leur approvisionnement « de pétroles, reçoivent aujourd'hui directement la presque totalité des quantités « qu'elles consomment, et le cercle de notre consommation est presque limité à notre « localité, aux départements qui nous environnent et à l'Algérie. »

### 1869

Pendant l'année 1869, le commerce de Marseille a livré, tant pour la consommation locale et intérieure du pays que pour l'exportation, 75,058 barils d'huile épurée et 94,384 caisses d'huile également épurée. La fabrication de Marseille a produit, dans le courant de la même année, 34,000 barils d'huile de pétrole épurée.

### 1870

Le commerce des huiles de pétrole tend de plus en plus à se restreindre à Marseille. Les espérances que l'on avait pu concevoir, il y a quelques années, de voir s'établir, sur notre place, un grand marché pour cet article, paraissent ne pas se réaliser.

Pendant l'année, le commerce de Marseille a livré, tant pour la consommation locale que pour l'exportation, 65,253 barils et 54,853 caisses d'huile épurée, ce qui représente, sur l'année 1869, une différence en moins de 9,805 barils et de 39,531 caisses.

### 1871

Par suite des événements de 1870, le commerce des pétroles a eu un accroissement sensible à Marseille. Paris étant bloqué, la province dût s'approvisionner sur notre marché, et des prix rémunérateurs attirèrent dans notre port un certain nombre de chargements flottants.

Le chiffre des importations s'est élevé de 32,797 barils d'huile épurée, à 62,398 barils, et de 9,500 barils ou caisses d'essence, à 14,873.

### 1872 — 1873

Une grande diminution dans les arrivages s'est produite pendant ces deux années.

### 1874

Malgré la forte baisse du pétrole aux États-Unis, dans le courant de 1874, l'importation française présente, dans son ensemble, une diminution sur les années précédentes.

On l'attribue généralement aux droits d'entrée très-élevés qui frappent les pétroles épurés. Aussi voyons-nous le commerce du pétrole épuré, avec l'Amérique, se restreindre chaque jour davantage.

Marseille qui recevait, en 1871, 62,398 barils et 57,159 caisses de pétrole épuré, n'en a reçu, en 1874, que 25,638 barils et 24,815 caisses.

C'est le contraire qui tend à se produire pour le pétrole brut, dont le droit d'entrée, comparativement plus modéré que pour l'huile épurée, donne, à nos deux usines locales, une protection suffisante pour le développement de leur fabrication.

Le chiffre des importations du pétrole brut, qui était de 36,905 barils en 1871, s'est élevé, en 1874, à 49,039 barils.

Nous reproduisons ci-après, d'après les indications fournies par la Chambre de Commerce, un tableau récapitulatif des importations de pétrole à Marseille, depuis 1862 jusqu'en 1874.

PÉTROLE

| ANNÉES | PÉTROLE BRUT — Barils | PÉTROLE ÉPURÉ | | ESSENCE DE PÉTROLE — Barils et Caisses |
|---|---|---|---|---|
| | | Barils | Caisses | |
| 1862 | 1.929 | 3.289 | » | » |
| 1863 | 16.414 | 11.713 | » | » |
| 1864 | 51.874 | 48.639 | » | » |
| 1865 | 64.761 | 26.836 | » | » |
| 1866 | 68.914 | 71.211 | » | » |
| 1867 | 20.823 | 77.994 | » | » |
| 1868 | 37.955 | 80.443 | » | » |
| 1869 | 43.246 | 23.401 | 43.369 | 562 |
| 1870 | 42.743 | 32.797 | 58.667 | 9.500 |
| 1871 | 36.905 | 62.398 | 57.179 | 14.873 |
| 1872 | 49.807 | 27.803 | 50.818 | 2.300 |
| 1873 | 43.455 | 24.690 | 62.440 | 9 900 |
| 1874 | 49.039 | 25.638 | 24.815 | 4.498 |

## CHARBONS

Ce qui assure à Marseille, sur tous les ports de la Méditerranée, une incontestable supériorité, c'est l'avantage de posséder derrière elle des bassins carboniques d'une richesse inépuisable; ce sont les mines de la Loire, de Portes, de Bessèges, de la Grand'Combe, de Graissesac et de Fuveau. Grâce à l'abondance et à la bonté de leurs extractions, Marseille est parvenue à éliminer complétement de sa consommation les charbons anglais. Ainsi, en 1857, elle recevait encore 83,390 tonnes de charbons anglais ; en 1860, elle n'en a plus reçu que 10,647 tonnes, et, en 1862, ce mouvement a à peu près cessé (1).

Les charbons qui arrivent sur la place de Marseille se divisent en deux grandes catégories, destinées, l'une à la consommation des diverses industries locales, l'autre aux besoins de la navigation à vapeur.

La consommation de Marseille, en 1862, s'est élevée, tant pour les besoins de l'industrie locale que pour ceux de la marine à vapeur, à 486,000 tonnes.

Les charbons arrivés à Marseille par les diverses barrières de terre, et qui s'élèvent en totalité à 113,000 tonnes, proviennent exclusivement des mines de lignite du bassin de Fuveau.

La Chambre de Commerce insiste pour obtenir la création d'un chemin de fer qui permette d'exploiter ces mines dans des conditions favorables. « L'exploitation de ce « bassin considérable de combustible minéral, qui est employé concurremment avec « les houilles sèches, dit-elle, n'attend, pour prendre un très grand essor, que l'exé- « cution d'un embranchement de voie ferrée de 16 kilomètres, d'Aubagne aux mines « de lignite par Roquevaire. Il serait temps que des combustibles placés en quelque « sorte sous notre main, puissent nous arriver sans être grevés d'une surcharge de « frais de transport égale, en l'état, aux frais payés par les charbons sur plusieurs « chemins de fer, pour un parcours de 150 à 200 kilomètres ».

### 1863

Le total des arrivages de 1863 est supérieur, de plus de 100,000 tonnes, aux arrivages de 1862 (587,000 au lieu de 486,000), et cette augmentation appartient tout entière aux charbons français. La compagnie du chemin de fer de la Méditerranée a fait de

(1) Ces renseignements sont extraits d'un excellent ouvrage intitulé : *Marseille, son passé, son présent et son avenir*, qui a été publié, en 1863, par M. A. Clapier, ancien député.

louables efforts pour faciliter aux mines françaises l'exportation de leurs produits, en accordant quelques faveurs aux charbons de la Loire et du Gard destinés à l'exportation.

### 1864

La Chambre de Commerce signale à l'attention de l'Administration municipale la situation fâcheuse faite aux charbons lignite, qui ayant une valeur intrinsèque et commerciale inférieure d'au moins 1/5 à celle de la houille, sont pourtant assujettis au même droit d'octroi que la houille. Elle fait remarquer qu'une pareille inégalité devant l'impôt, ne saurait être maintenue sans injustice à l'égard des combustibles produits par notre propre département, qui, s'ils n'ont droit à aucune faveur, ne devrait pas, cependant, être traités plus durement que les combustibles étrangers à notre localité.

### 1865

Les arrivages de 1865 sont inférieurs de 26,000 tonnes à ceux de 1864, et la consommation, dans le rayon de l'Octroi, a fléchi de 48,000 tonnes.

Cette diminution sur le total de la consommation du charbon en 1865, trouve en partie son explication dans le maintien du droit d'Octroi qui frappe ce combustible dans le rayon de Marseille.

### 1866

La Chambre de Commerce constate avec regret une nouvelle diminution dans la consommation des charbons, qu'elle attribue aux droits d'Octroi qui les frappe. « C'est ainsi, dit-elle, que, depuis plusieurs années, notre consommation diminue « de plus en plus dans le rayon de l'Octroi, tandis que la consommation hors le rayon « tend à s'accroître. Ces faits ne viennent que trop malheureusement justifier nos « tristes prévisions, pour notre industrie, du maintien des taxes locales qui grèvent « les matières premières. »

### 1867 — 1868 — 1869

Les arrivages augmentent, mais la consommation dans le rayon de l'Octroi diminue. Le chiffre des exportations s'est élevé de 138,000 tonnes à 179,000.

### 1870

Les expéditions de charbons pour l'étranger continuent à s'accroître. L'Italie, l'Algérie et nos possessions sénégalaises prennent la plus grande part de ces envois.

### 1871 — 1872

Les importations se sont élevées, en 1872, à 811,000 tonnes, soit une augmentation de 159,000 tonnes sur l'année 1871, et 184,000 de plus qu'en 1870.

Ces augmentations se sont produites sur les importations par le chemin de fer et par la voie de mer. Quant aux arrivages par la voie de terre, ils accusent, au contraire, une notable diminution; ce qui s'explique par le ralentissement forcé des travaux aux mines de lignite du bassin de Fuveau, par suite de l'inondation des galeries. L'embranchement de Valdonne, ouvert depuis un an et demi, a également contribué à diminuer de plus en plus le transport des lignites des Bouches-du-Rhône par charrettes.

### 1873

Les arrivages de charbons de toutes provenances se sont élevés, en 1873, à 1,045,000 tonnes. En déduisant de ce chiffre 226,000 tonnes, livrées à la consommation dans le rayon de l'Octroi, et les 112,250 tonnes expédiées à l'étranger, il reste une quantité de 706,750 tonnes, qui représente la consommation de Marseille, hors du rayon de l'Octroi.

Les importations de charbons anglais, qui avaient successivement diminué depuis une dizaine d'années et étaient descendus, en 1871, à 40,000 tonnes, ont atteint, en 1873, le chiffre de 86,000 tonnes.

Nos expéditions de charbons pour l'Italie tendent à reprendre l'importance qu'elles avaient en 1869. Les exportations pour les possessions anglaises et la Russie ont également augmenté.

### 1874

L'Angleterre, malgré une grève pour réduction de salaires, qui a suspendu presque toute production dans l'un de ses districts les plus importants, a réduit ses prix de près de 40 0/0, et ses charbons reviennent déjà alimenter une partie de nos bateaux à vapeur. Un pas de plus dans cette voie et les charbons français peuvent être délaissés, cependant les importations de charbons anglais ont diminué de 6,000 tonnes, sur l'année 1873.

Les exportations pour l'étranger se sont accrues dans des proprortions considérables; elles se sont élevées à 231,707 tonnes, soit 119,486 tonnes de plus qu'en 1873.

Nos producteurs semblent dédaigner notre consommation locale; leurs faveurs sont toutes pour l'exportation. De sorte que nos industriels n'ont plus seulement à lutter contre le traitement de faveur dont la Compagnie du Chemin de fer de la Méditerranée

fait jouir les charbons destinés à l'exportation, mais encore contre l'entente de certaines Compagnies houillières, qui facilite et généralise ce résultat déjà ancien et toujours regrettable, que nos voisins d'outre-mer reçoivent chez eux le charbon de notre région, s'embarquant dans notre port, au-dessous du prix de revient dans les usines à Marseille.

L'exploitation du bassin houiller du département des Bouches-du-Rhône compte trois établissements, qui occupent 1,325 ouvriers, 75 femmes et 373 enfants. La production de ces établissements s'est élevée, en 1874, à 358,258 tonnes de charbon. Il y a six ans à peine, les quantités de lignite extraites de ce même bassin, n'atteignaient encore que le chiffre de 242,402 tonnes.

Les importations de charbons ont suivi, depuis 1858, la progression ci-après :

| | | |
|---|---|---|
| 1858 . . . . . . . . . . | 278,000 | tonnes. |
| 1859 . . . . . . . . . . | 308,000 | id |
| 1860 . . . . . . . . . . | 391,000 | id. |
| 1861 . . . . . . . . . . | 440,000 | id. |
| 1862 . . . . . . . . . . | 486,000 | id. |
| 1863 . . . . . . . . . . | 587,000 | id. |
| 1864 . . . . . . . . . . | 609,000 | id. |
| 1865 . . . . . . . . . . | 583,000 | id. |
| 1866 . . . . . . . . . . | 570,000 | id. |
| 1867 . . . . . . . . . . | 621,000 | id. |
| 1868 . . . . . . . . . . | 756,000 | id. |
| 1869 . . . . . . . . . . | 672,000 | id. |
| 1870 . . . . . . . . . . | 627,000 | id. |
| 1871 . . . . . . . . . . | 652,000 | id. |
| 1872 . . . . . . . . . . | 811,000 | id. |
| 1873 . . . . . . . . . . | 1,045,000 | id. |
| 1874 . . . . . . . . . . | 759,000 | id. |

Le chiffre des exportations n'est donné par la Chambre de Commerce que depuis une dizaine d'années :

| | | |
|---|---|---|
| 1864 . . . . . . . . . . | 296,000 | tonnes. |
| 1865 . . . . . . . . . . | 247,000 | id. |
| 1866 . . . . . . . . . . | 110,000 | id. |
| 1867 . . . . . . . . . . | 138,000 | id. |
| 1868 . . . . . . . . . . | 155,000 | id. |
| 1869 . . . . . . . . . . | 179,000 | id. |
| 1870 . . . . . . . . . . | 182,000 | id. |

| | | |
|---|---|---|
| 1871 . . . . . . . . . . . | 88,000 | tonnes. |
| 1872 . . . . . . . . . . . | 100,000 | id. |
| 1873 . . . . . . . . . . . | 112,000 | id. |
| 1874 . . . . . . . . . . . | 231,000 | id. |

Nous ne saurions mieux terminer cette monographie qu'en transcrivant ici une partie des renseignements qui ont été fournis, en 1873, sur l'état de l'industrie houillère dans le département des Bouches-du-Rhône, par la *Société pour le développement et la défense du commerce et de l'industrie de Marseille*.

ÉTAT DES CONCESSIONS DE MINES DE HOUILLES OU DE LIGNITES

| LOCALITÉS | NOMBRE D'HECTARES | | NOMS des CONCESSIONNAIRES |
|---|---|---|---|
| Gardanne | Exploitée. | 2.952 | L'Huillier. |
| Mimet | » | 441 | » |
| La-Grande-Concession | » | 6.223 | » |
| Gréasque et Belcodène | » | 1.057 | » |
| Pont du Jas de Bassas | » | 124 | » |
| L'Adrech | Inexploitée. | 38 | Aude. |
| Trets | Exploitée. | 7.129 | L'Huillier. |
| Auriol | » | 2.555 | » |
| La Bouilladisse | » | 48 | » |
| Peypin-Saint-Savournin (Nord) | » | 680 | Michel Armand. |
| id. id | Inexploitée. | 747 | Revertégat. |
| Garlaban | » | 411 | Combes Antoine. |
| Vède | » | 356 | Bozc. |
| Bassan | » | 556 | Robin. |
| Liquette | » | 102 | Bozc. |
| Lafare | » | 2.154 | Armand. |
| Coudoux | » | 1.125 | Chinon et Tocchi. |
| Martigues | » | 610 | Bazin et C° |
| La Gascherche | » | 294 | » |
| Gémenos | » | 160 | Inconnu. |

Quelques unes de ces concesssions sont inexploitées, parce que le charbon est de mauvaise qualité, ou parce qu'il ne s'y trouve qu'en quantités trop petites.

D'autres enfin auraient à lutter contre des difficultés insurmontables de l'envahissement des eaux. Ainsi les concessions de La Fare, de Coudoux, qui renferment d'excellent charbon, s'étendent sous l'étang de Berre, et ne peuvent, en aucune façon, avec les moyens actuels, être exploitées.

**Voies de transport les plus utiles à créer, soit pour favoriser le développement des exploitations existantes, soit pour atteindre du gisement non encore exploité.**

Les lignes dont nous venons de parler devront être créées le plus promptement qu'il sera possible, et le Gouvernement devra veiller à ce que la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée, qui a la concession du chemin d'Aix, de celui du Central-Var, soit aussi en demeure de pousser activement les travaux.

La ligne de raccordement de Valdonne à Fuveau, qui n'est pas encore concédée devra l'être le plus promptement possible. Cet embranchement est de la plus grande importance.

On comprendra, par ce que nous dirons tout à l'heure des tarifs qui régissent les voies qui s'embranchent sur les grandes lignes, qu'un concessionnaire isolé ne puisse exécuter ce tronçon de 7 à 8 kilomètres, qui ne serait pas rémunérateur. Mais la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée, auquel il se soudera par ces deux extrémités, doit être mise en demeure de le faire; on trouverait même, dans les conditions de la concession originelle, des motifs pour l'y contraindre.

Nous croyons utile d'appeler ici l'attention du gouvernement sur les encouragements à donner à un système de chemins de fer économiques, fonctionnant depuis longtemps en Belgique et en Alsace, et qu'il serait utile d'appliquer dans notre département. Nous voulons parler de concessions de voies ferrées, sortes de tramways à vapeur, établies sur les côtés des routes actuelles, et dont le prix de revient ne dépasse pas 30,000 fr. par kilomètre; la vitesse sur ces voies n'est que de 15 kilomètres, les rampes et les courbes peuvent, par conséquent, y atteindre des proportions très considérables; les marchandises qui, comme la houille, n'ont pas besoin de voyager rapidement, trouvent dans ces voies un moyen de transport très économique.

**Obvervations sur les tarifs de transport appliqués aux houillères.**

Les tarifs de transports appliqués aux houilles sont de beaucoup trop élevés. Une réduction de 25 à 30 0/0 sur les prix actuels devrait être au moins imposée aux Compagnies. Il leur resterait encore un revenu très rémunérateur. Mais, au point de vue de la houille, on pourrait demander davantage.

La Société pour la défense du commerce, dans un travail publié en réponse au questionnaire sur le régime des chemins de fer, s'exprimait ainsi en terminant :

« Qu'on ne nous refuse pas les moyens de transports, qu'on accorde la concession des grandes voies rapides qui sont demandées, tant vers le nord de la France que vers Bordeaux que vers l'Italie.

« Que les tarifs des chemins de fer soient sérieusement révisés, ramenés à quelques unités claires et immuables; que les matières qui, comme la houille, sont le pain de

l'industrie et du commerce, soient transportées à 2 centimes la tonne; les céréales à 3 centimes; les autres marchandises au plus bas prix possible. »

« Notre Société persiste dans les mêmes idées et demande toujours les mêmes réductions, et si nous voulions nous appuyer d'un précédent indiscutable, nous rappellerions ici, que le mois dernier (août) M. le Ministre des Travaux publics a homologué un tarif à 0 fr. 025 pour les houilles de l'Aveyron. Mais si l'on ne peut arriver de suite, pour le transport des houilles, à la limite minima que nous venons d'indiquer, il est cependant de justes satisfactions qu'il serait facile de nous accorder.

« Il existe un tarif spécial pour les charbons exportés. Nous demanderions que ce tarif fût le seul appliqué aux transports des houilles qui viennent à Marseille, en attendant qu'on puisse obtenir le prix kilométrique le plus réduit et appliqué uniformément à tous les points de la France. »

On ne saurait croire combien les différences de tarifs font à certaines exploitations houillères ou industrielles des conditions d'existence différentes, et partant préjudiciables aux unes et avantageuses aux autres. Nous pouvons en donner ici un exemple bien frappant :

De Fuveau à Marseille, pour 26 kilomètres, la tonne de houille coûte à transporter 2 francs 90 centimes.

Les mines du Gard, qui sont à 200 kilomètres environ, peuvent faire arriver leurs produits au prix de 8 fr. Ainsi, pour une distance huit fois plus grande, le prix du transport n'est pas même trois fois plus élevé. N'est-il pas évident que la mine de Fuveau est placée, par le fait de la Compagnie du chemin de fer, dans une condition d'infériorité ?

Il n'est malheureusement que trop vrai que les Compagnies peuvent ainsi, à leur gré, disposer du sort de certaines industries.

C'est ici le lieu de présenter quelques observations sur la législation qui régit les relations des voies d'embranchements avec les grandes Compagnies. Les articles 60 et 61 du cahier des charges de ces dernières leur confèrent des droits exorbitants, au détriment des Compagnies houillères qui s'embranchent sur leurs lignes, et, par conséquent, au détriment du consommateur et de l'industrie, obligés de payer les frais dont elles augmentent ainsi le combustible. En voici un exemple :

Fuveau a construit une voie d'embranchement pour rejoindre la ligne de Valdonne à Aubagne; comme la mine, pour un parcours d'un kilomètre, ne peut avoir un matériel spécial, elle emprunte les wagons de la Méditerranée; celle-ci les lui loue, d'après le cahier des charges, à raison de 16 centimes par tonne et par kilomètre, et pour se charger de la traction, elle demande 9 centimes. Total : 25 centimes.

Si l'on ajoute à ce prix payé, le capital de construction de la voie, l'intérêt, l'entretien, le personnel, on arrive à trouver que le parcours sur cette voie d'un kilomètre,

coûte à la Compagnie houillère 81 centimes par tonne, tandis que le chemin de fer Paris-Lyon-Méditerranée, bien qu'usant d'un tarif très élevé, de Valdonne à Aubagne, ne prend que 8 centimes par tonne et par kilomètre.

Il est évident qu'il y a là une réforme à faire et que les articles 60 et 61 du cahier des charges devraient être modifiés.

**Lignes ferrées dont l'établissement a été demandé dans l'intérêt du développement de la production houillère.**

Ce sont les lignes que nous avons déjà citées :

Celle d'Aix à Marseille (directe);

Le Central-Var;

L'embranchement de Fuveau à Valdonne;

La ligne du littoral de Marseille à Cette, et les diverses lignes qui, comme cette dernière, peuvent établir des communications faciles et économiques avec les bassins du Gard et de l'Hérault.

## VINS, LIQUEURS ET EAUX-DE-VIE

Depuis vingt ans, le commerce des vins, des liqueurs et des alcools n'a pas progressé à Marseille, du moins, en ce qui concerne les importations et les exportations par mer, soit le commerce général.

Il résulte, en effet, des deux tableaux comparatifs transcrits ci-après :

1° Qu'il a été importé, en 1874, 20,295 hectolitres de vins et liqueurs de plus qu'en 1855 ; mais que le chiffre des importations des eaux-de-vie et du rhum a diminué de 20,781 hectolitres ;

2° Qu'il a été exporté, en 1874, 84,568 hectolitres de vins en futailles et de liqueurs de plus qu'en 1855 ; mais que le chiffre des exportations des vins en bouteilles et des eaux-de-vie a diminué de 59,971 hectolitres.

### IMPORTATIONS

| DÉSIGNATION | 1855 | 1874 | AUGMENTATION | DIMINUTION |
|---|---|---|---|---|
| | hect. lit. | hect. lit. | hect. lit. | hect. lit. |
| Vins ordinaires en futailles | 53.182 85 | 62.622 30 | 9.439 45 | » » |
| Id. en bouteilles | 356 38 | 1.018 48 | 662 10 | » » |
| Vins et liqueurs en futailles | 5.336 28 | 15.402 09 | 10.065 81 | » » |
| Id. en bouteilles | 147 51 | 775 25 | 627 74 | » » |
| Eau-de-vie de vin | 1.823 50 | 19 31 | » » | 1.804 19 |
| Rhum, tafia | 28.357 75 | 9.380 78 | » » | 18.976 97 |
| Totaux | 89.204 27 | 89.218 21 | 20.795 10 | 20.781 16 |

### EXPORTATIONS

| DÉSIGNATION | 1855 | 1874 | AUGMENTATION | DIMINUTION |
|---|---|---|---|---|
| | hect. lit. | hect. lit. | hect. lit. | hect. lit. |
| Vins ordinaires en futailles | 225.882 86 | 265.858 78 | 39.975 22 | » » |
| Id. en bouteilles | 23.949 49 | 12.753 39 | » » | 11.196 10 |
| Vins et liqueurs en futailles | 1.638 19 | 26.427 96 | 24.789 77 | » » |
| Id. en bouteilles | 1.084 18 | 20.887 18 | 19.803 » | » » |
| Eau-de-vie de vin | 71.351 89 | 22.576 35 | » » | 48.775 54 |
| Totaux | 323.906 61 | 348.508 66 | 84.568 69 | 59.971 64 |

La consommation intérieure des vins a doublé en vingt ans. Il résulte, en effet, des constatations du service de l'Octroi, que les entrées qui s'élevaient en 1855, à 217,861 hectolitres de vins en cercles et en bouteilles, ont atteint, en 1874, le chiffre considérable de 449,812 hectolitres ; ce qui donne plus d'un hectolitre par habitant. (La population actuelle de Marseille est de 312,864 âmes).

Voici, d'après les renseignements fournis par la Chambre de Commerce, qu'elles ont été, pendant la dernière période décennale, les causes des augmentations ou des diminutions survenues dans les importations et les exportations.

## 1865

La récolte s'est présentée dans des conditions d'abondance exceptionnelle. Malheureusement, les qualités n'ont pas répondu à l'attente générale, et cette récolte doit être classée parmi les plus ordinaires.

Cette infériorité de qualité a fait regretter la suppression de la faculté du vinage en franchise de droits, faculté qui aurait permis de conserver beaucoup de vins, auxquels l'épreuve des chaleurs de l'été sera fatale.

A ce sujet, la Chambre de Commerce signale le dommage qui résulte, pour les vignobles de Provence, des dispositions de la dernière loi sur les vinaigres. La faculté laissée aux propriétaires distillateurs de brûler une partie de leurs vins, et de viner leur récolte en franchise, nous place dans une situation d'infériorité très-grande par rapport au Languedoc.

En effet, dans nos contrées, la propriété est morcelée à l'infini ; nos propriétaires ne sont pas dans le cas de distiller une partie de leur récolte pour viner le reste de leur production.

Dans le Languedoc, au contraire, un nombre considérable de grands propriétaires, récoltant des quantités énormes, ont joint des distilleries à leurs exploitations agricoles et peuvent, seuls, offrir des vins vinés et survinés au titre demandé par les acheteurs; de sorte que tous les inconvénients et les abus des survinages, qui avaient justifié, dans une certaine mesure, la modification de la loi, ont reparu, tandis que la Provence a perdu, en fait, la faculté de viner ses vins en franchise dans la proportion nécessaire pour les conserver.

## 1866

Le chiffre des exportations s'est accru de 50,000 hectolitres environ ; mais, cette augmentation n'a pas été entièrement au profit du commerce de Marseille.

En effet, les propriétaires de vignobles du Languedoc et de l'intérieur ont envoyé leurs vins préparés et dans les conditions voulues pour être embarqués; ces vins n'ont fait que traverser notre ville, et c'est ce qui explique les plaintes des négociants, bien que l'exportation par le port de Marseille se soit accrue.

### 1867

La Chambre de Commerce signale de nouveau les effets désastreux de la loi sur le vinage, qui favorise d'une manière toute particulière les grands propriétaires du Languedoc, au détriment de tout le commerce des vins et des 3/6.

Marseille et le département du Var, qui ne produisent que du bon vin, sont plus spécialement frappés par cette loi, puisqu'ils ne peuvent, par suite de la bonne qualité de leurs produits, en sacrifier aucune partie pour faire du 3/6.

La loi du vinage a donc créé un véritable privilége en faveur des grands propriétaires du Languedoc, sans atteindre le but que se proposaient ses auteurs, qui avaient surtout en vue d'éviter la fraude et de percevoir des droits sur les alcools employés pour renforcer les vins, puisque le commerce achète les vins tout vinés des détenteurs qui ont le monopole de les renforcer sans avoir à payer aucun droit.

La loi du vinage présente, en outre, l'inconvénient grave de favoriser, au détriment de la France, les pays vinicoles étrangers, et particulièrement l'Espagne où le vinage en franchise est permis.

Déjà, des vins vinés sont arrivés de l'étranger dans notre port; de grandes quantités y sont attendues avant la récolte prochaine, et tout indique que, lorsque notre récolte de vin sera médiocre, l'importation étrangère prendra un plus large développement. La préparation des vins qui se faisait ici, et qui imprimait un certain mouvement à notre industrie locale, se fera désormais à l'étranger, puisqu'on aura la faculté d'introduire des vins, jusqu'à 18 0/0 d'alcool pur, vinés en franchise. Il en résultera que les 3/6 et les vins étrangers s'écouleront à des conditions bien plus avantageuses que les produits similaires de notre sol.

### 1868

Les exportations de nos vins à destination du Brésil et La Plata, comparativement à l'année 1867, présentent une augmentation de 78 0/0. Ce fait intéressant est un nouveau témoignage en faveur de l'influence que l'établissement de lignes régulières de paquebots à voiles et d'un service transatlantique partant de notre port, ont exercé sur le développement de nos relations avec ces contrées.

L'Algérie, malgré l'extension de la culture de la vigne sur son territoire, a demandé à notre marché 18,063 hectolitres de vin, contre 9,018 hectolitres en 1867.

Le chiffre des exportations aux Colonies françaises s'est accru de 22 0/0; les vins formant le principal aliment de nos armements pour les frets de sortie, cet accroissement a un double intérêt pour le commerce de notre port.

Il n'en est, malheureusement, pas de même pour les alcools. La comparaison de nos exportations de cet article, pendant les trois dernières années, témoigne, en effet, d'un ralentissement d'affaires fort regrettable, et qui ne s'explique que trop par la concurrence que nous font de plus en plus les eaux-de-vie communes, provenant des alcools de grains produits et expédiés directement par l'Allemagne ou les États-Unis, sur les marchés que nous alimentions autrefois exclusivement avec nos alcools de vins.

Depuis que les alcools de betterave et de grains ont supplanté, dans une si grande mesure, la consommation des alcools de vins, Marseille a dû compter avec une redoutable concurrence pour la fabrication et l'exportation des eaux-de-vie communes.

Il ne s'est produit aucun fait digne d'attention de 1869 à 1874.

Nous résumons ci-après, dans un tableau récapitulatif, les importations et les exportations effectuées pendant les dix dernières années, soit de 1865 à 1874.

# VINS ET ALCOOLS

## IMPORTATIONS

| DÉSIGNATION | 1865 | 1866 | 1867 | 1868 | 1869 | 1870 | 1871 | 1872 | 1873 | 1874 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | hect. lit. | hect. lit. | hect. lit. | hect. lit. | hect. lit. | hect. lit. | hect. lit. | hect. lit. | hect. lit. | hect lit. |
| Vins ordinaires en futailles ..... | 7.469 60 | 7.631 47 | 9.977 40 | 28.056 04 | 39.968 18 | 12.501 12 | 11.402 87 | 60.764 39 | 47.186 35 | 62.622 10 |
| Id. en bouteilles .... | 152 90 | 156 14 | 208 99 | 1.038 95 | 273 93 | 290 84 | 403 68 | 889 56 | 406 12 | 1.018 48 |
| Vins de liqueurs en futailles...... | 5.369 31 | 7.172 55 | 8.265 85 | 9.731 29 | 13.175 96 | 8.256 55 | 8.231 27 | 16.248 04 | 12.332 66 | 15.402 09 |
| Id. en bouteilles .... | 193 18 | 197 54 | 324 64 | 609 25 | 364 06 | 418 85 | 463 74 | 827 87 | 731 32 | 775 25 |
| Eau-de-vie de vin............. | 15 56 | 205 78 | 103 03 | 722 91 | 196 15 | 24 18 | 171 70 | 58 84 | 124 67 | 19 81 |
| Rhum, tafia .................. | 18.281 29 | 9.962 44 | 15 296 88 | 10.974 43 | 9.444 06 | 8.090 10 | 6.819 79 | 9.137 30 | 6.210 70 | 9.380 78 |
| Totaux............ | 31.481 84 | 25.325 92 | 35.176 79 | 51.132 87 | 63.422 34 | 29.581 64 | 27.493 05 | 87.920 50 | 66.991 82 | 89.218 21 |

## EXPORTATIONS

| DÉSIGNATION | 1865 | 1866 | 1867 | 1868 | 1869 | 1870 | 1871 | 1872 | 1873 | 1874 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | hect. lit. | hect. lit. | hect. lit. | hect. lit. | hect. lit. | hect. lit. | hect. lit. | hect. lit. | hect. lit. | hect. lit. |
| Vins ordinaires en futailles...... | 294.279 57 | 344.499 98 | 228.862 65 | 281.594 11 | 355.803 » | 269.633 06 | 290.313 88 | 295.499 52 | 279.836 57 | 265.858 78 |
| Id. en bouteilles .... | 14.757 56 | 15.841 84 | 11.982 08 | 14.973 17 | 15.328 98 | 11.650 69 | 10.803 29 | 16.484 04 | 15.151 37 | 12.753 39 |
| Vins de liqueurs en futailles...... | 18.442 17 | 25.418 70 | 15.291 44 | 15.523 99 | 20.688 » | 12.963 60 | 18.362 86 | 26.728 67 | 25.591 06 | 26.427 96 |
| Id. en bouteilles .... | 16.289 16 | 18.841 84 | 15.170 61 | 17.294 67 | 18.147 63 | 17.029 14 | 22.891 15 | 33.028 78 | 21.397 09 | 20.887 18 |
| Eau-de-vie de vin............. | 51.811 02 | 57.756 78 | 22.719 92 | 21.999 71 | 24.122 89 | 25.100 46 | 36.195 23 | 40.145 26 | 26.323 49 | 22.576 35 |
| Totaux........... | 395.579 48 | 462.359 09 | 294.026 70 | 351.385 65 | 434.085 » | 336.376 95 | 378.566 41 | 411.886 27 | 368.299 58 | 348.503 66 |

## RIZ

—

Le commerce du riz, qui paraissait devoir acquérir un certain développement, est resté à peu près stationnaire depuis dix ans.

Les importations, qui n'étaient que de 50,000 quintaux métriques, en 1855, s'étaient élevées à 85,000 quintaux, en 1865; mais, à partir de cette époque, le chiffre des importations n'a presque pas varié; il a atteint 110,000 quintaux, en 1871, après la guerre, mais il est revenu à 85,000 quintaux, en 1874.

Le tableau récapitulatif que nous transcrivons ci-après, fait connaître, année par année, depuis 1865, le chiffre des importations et l'emploi de la marchandise reçue.

| ANNÉES | IMPORTATIONS | CONSOMMATION LOCALE | EXPORTATIONS | TRANSIT |
|---|---|---|---|---|
| | quintaux métriques | quintaux métriques | quintaux métriques | quintaux métriques |
| 1855 | 50.421 | » | 12.181 | » |
| 1865 | 85.000 | 40.000 | 20.000 | 25.000 |
| 1866 | 95.008 | 40.000 | 20.000 | 35.000 |
| 1867 | 95.000 | 45.000 | 10.000 | 40.000 |
| 1868 | 85.000 | 40.000 | 5.000 | 40.000 |
| 1869 | 87.000 | 30.000 | 17.000 | 38.000 |
| 1870 | 90.000 | 35.000 | 10.000 | 10.000 |
| 1871 | 110.000 | 30.000 | 15.000 | 65.000 |
| 1872 | 100.000 | 25.000 | 15.000 | 60.000 |
| 1873 | 80.000 | 20.000 | 20.000 | 40.000 |
| 1874 | 85.000 | 20.000 | 20.000 | 45.000 |

### 1865

Les riz du Piémont, qui nous arrivent de Gênes, se consomment de préférence à Marseille et dans les départements voisins, jusqu'à Lyon.

Autrefois, notre ville recevait non seulement les riz nécessaires à sa consommation et à celle des environs, mais encore ceux qui étaient destinés au Languedoc, à Lyon et même au Levant. Depuis une trentaine d'années, l'importation de cette denrée a sensiblement diminué; les expéditions se font directement de Gênes à Cette et à Arles pour les approvisionnements du Languedoc et de Lyon. Le Levant lui-même, sauf quelques faibles quantités qu'il puise dans nos entrepôts, se pourvoit aussi à Gênes.

L'incendie de l'usine anglaise qui s'était établie à Marseille pour glacer les riz, a eu pour conséquence, en 1865, de donner plus d'activité à l'usine française fondée depuis assez longtemps et qui a dû, à cette circonstance, d'élever sa production de 12 à 15,000 quintaux.

### 1866

Notre usine à glacer continue à progresser; sa production s'est maintenue à 15,000 quintaux, qui ont été vendus en moyenne de 46 à 47 fr. les 100 kilogrammes.

Il n'arrive presque plus de riz de l'Inde. Le marché de Marseille n'en a reçu que 200 balles. Ces riz se sont vendus 32 fr. les 100 kilogrammes.

### 1867

Indépendamment des importations très considérables du Piémont, il est arrivé de Mozambique 150,000 kilogr. de riz en paille qui ont trouvé des acheteurs à 18 fr. les 100 kilogr., pour une usine du Languedoc.

### 1868 — 1874

Nous ne trouvons rien à signaler pendant cette période de sept ans. Les importations n'ont point dépassé le chiffre de 110,000 quintaux métriques et la production de l'usine à glacer s'est maintenue à 15 et 20,000 quintaux métriques.

Cependant, à partir de 1872, les arrivages de l'Inde ont pris un rapide développement. « Les riz de l'Inde, lisons-nous dans le compte-rendu de la situation com-
« merciale de 1874, nous arrivent, depuis deux années, en assez grandes quantités.
« En 1872, c'est à peine si nous recevions 3,000 quintaux métriques de riz de cette
« provenance; nous en avons reçu 30,000 en 1873 et 40,000 en 1874. Ces riz, à cause
« de leur bas prix, font une sérieuse concurrence aux riz du Piémont. »

---

## SUIF BRUT ET SAINDOUX

Le commerce du suif brut et du saindoux n'est pas sans importance à Marseille. Cependant, les importations de ces deux articles, qui s'élevaient, en 1863, à 17 millions de kilogrammes, sont descendues à 5 millions de kilogrammes, en 1874, après, toutefois, s'être maintenues entre 7 et 10 millions pendant dix ans.

Voici, au surplus, le chiffre exact de ces importations, depuis 1855 jusqu'à ce jour.

| | | |
|---|---|---|
| 1855 | 3,466,973 | kilogrammes. |
| 1861 | 1,228,777 | id. |
| 1862 | 7,019,795 | id. |
| 1863 | 17,293,369 | id. |
| 1864 | 10,141,235 | id. |
| 1865 | 6,313,035 | id. |
| 1866 | 5,557,494 | id. |
| 1867 | 11,163,244 | id. |
| 1868 | 10,035,364 | id. |
| 1869 | 7,544,958 | id. |
| 1870 | 7,610,036 | id. |
| 1871 | 9,377,495 | id. |
| 1872 | 9,326,505 | id. |
| 1873 | 10,951,344 | id. |
| 1874 | 5,584,550 | id. |

# CIRES

Le tableau que nous transcrivons ci-après, fait connaître les quantités de cires vendues sur le marché de Marseille, en 1855, et depuis 1865 jusqu'en 1874.

Il résulte de ce tableau comparatif, que, si le commerce des cires à Marseille n'a pas sensiblement diminué depuis une vingtaine d'années, il est loin d'avoir progressé.

## TABLEAU DES CIRES

### VENTES EFFECTUÉES AVEC INDICATION DE LA PROVENANCE

| PROVENANCES | 1855 | 1865 | 1866 | 1867 | 1868 | 1869 | 1870 | 1871 | 1872 | 1873 | 1874 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | kilogr. | kilogr. | kilogr. | kilogr. | kilogr. | kilogr. | kilogr. | kilogr. | kilogr. | kilogr. | kilogr. |
| Levant | 25.388 | 14.650 | 37.200 | 31.700 | 19.000 | 8.050 | 13.600 | 14.700 | 42.700 | 21.150 | 9.050 |
| Algérie | 38.146 | 10.380 | 11.050 | 4.300 | 25.000 | 15.250 | 6.800 | 18.300 | 13.200 | 800 | 20.500 |
| Mogador | 35.515 | 67.400 | 21.600 | 24.600 | 67.600 | 9.700 | 23.100 | 20.400 | 18.300 | 9.900 | 19.200 |
| Sénégal | 109.174 | 75.600 | 44.750 | 92.600 | 116.300 | 73.400 | 104.500 | 61.200 | 37.500 | 60.050 | 70.300 |
| Mozambique | 88.810 | 16.800 | 4.600 | 1.400 | 33.000 | 32.200 | 31.000 | 58.000 | 36.000 | 19.300 | 90.900 |
| Madagascar | » | 9.200 | 7.000 | 12.000 | 6.300 | 3.000 | 22.000 | 12.000 | 16.400 | 7.500 | 10.500 |
| Abyssinie | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | 2.000 |
| Aden | » | » | » | » | » | » | » | » | 500 | » | 1.500 |
| Saint-Dominique | » | » | » | » | » | » | 5.500 | 5.500 | » | 1.500 | 1.500 |
| Corse | » | 450 | 950 | 1.400 | 1.880 | 1.600 | 1.700 | 1.000 | 400 | 300 | » |
| Provence | » | 7.300 | 5.600 | 6.000 | 53.000 | 3.500 | 5.200 | 4.000 | 2.800 | 3.300 | 6.000 |
| Havane | » | 5.000 | » | 2.500 | » | » | » | » | » | » | » |
| New-York | » | 9.000 | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Japon | » | 3.800 | 200 | » | 10.100 | » | » | » | » | » | 540 |
| Autres pays | 34.601 | » | 4.000 | 9.800 | 700 | 5.000 | » | » | 6.000 | 6.450 | » |
| Total des ventes | » | 219.580 | 136.950 | 186.300 | 275.080 | 151.700 | 213.400 | 195.100 | 173.800 | 130.250 | 231.990 |
| Total des arrivages | 331.634 | 219.580 | 216.850 | 190.800 | 312.080 | 225.200 | 276.400 | 240.100 | 332.300 | 204.250 | 234.690 |
| Solde en magasin | » | » | 80.100 | 4.500 | 37.000 | 73.500 | 55.000 | 55.000 | 58.500 | 74.000 | 2.700 |

## MORUES

Depuis une vingtaine d'années, le commerce des morues, sur notre place, décroît plutôt qu'il ne progresse. Il suffit de jeter un regard sur le tableau comparatif ci-joint, pour s'en convaincre.

La cause de ce décroissement peut être attribuée aux mauvaises pêches sur la côte est de Terre-Neuve, aux expéditions directes faites en Italie par nos armateurs et à la concurrence du poisson de banc.

La concurrence des morues anglaises sur les marchés étrangers nous porte également un sérieux préjudice. Cette concurrence est tellement active, que, malgré la prime que le Gouvernement accorde à nos produits de pêche française, il ne nous est pas toujours possible de lutter avantageusement avec les produits anglais.

Il serait peut-être possible d'améliorer la situation du commerce des morues en France, en accordant à nos nationaux une position égale à celle de nos concurrents dans les pays de pêche, c'est-à-dire en leur accordant la faculté de pêcher sur une étendue de côte égale à celle où sont établies les pêches anglaises.

Dans ces conditions, les armateurs français trouveraient toujours le moyen de couvrir leurs frais d'armements par le produit de la pêche, ce qui leur permettrait, en ayant plus d'aliment, de faire de bonnes campagnes et d'offrir, comme leurs concurrents, leurs produits à bas prix, tandis qu'actuellement, si le poisson manque dans l'espace restreint où nos armateurs ont le droit de pêcher, ce qui arrive assez souvent, il en résulte de grandes pertes pour eux; dans le cas même où ils réussissent à faire un peu de pêche, ils se trouvent dans la nécessité, pour se rémunérer de leurs frais, de vendre leurs produits à un prix assez élevé, ce qui les place encore dans une situation inférieure à celle des anglais.

L'égalité de prime accordée aux navires pêcheurs, qui transportent directement de Terre-Neuve en pays étrangers le produit de leur pêche, nous est aussi nuisible.

En effet, on accorde la prime à la totalité de la cargaison portée par les navires, c'est-à-dire aussi bien aux qualités inférieures qu'aux bonnes qualités, tandis que la même faveur n'existe pas pour les morues exportées de Marseille ou de tout autre port français, puisque ces dernières n'ont droit à la prime que tout autant qu'elles sont en bon état de conditionnement et propres à l'alimentation publique.

Ce qui atteint plus directement notre marché, c'est la fondation de sécheries à Bordeaux et à Cette; ces deux places reçoivent au vert, pour les préparer, toutes les morues que recevait autrefois Marseille.

Nous n'avons pu encore réparer cette perte, car il n'existe, sur notre place, aucun de ces établissements. Il en résulte que nous sommes obligés d'aller acheter à Bordeaux et à Cette les quantités dont notre commerce a besoin. Chaque année, Marseille reçoit, de ces destinations, de 10 à 15,000 ballots de morue.

## MORUES

### VENANT DIRECTEMENT DE TERRE-NEUVE

| PROVENANCES | 1855 | 1865 | 1866 | 1867 | 1868 | 1869 | 1870 | 1871 | 1872 | 1873 | 1874 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | q. m. | q. m. | q. m. | q. m. | q. m. | q. m. | q. m. | q. m. | q. m. | q. m. | q. m. |
| De la Côte...... | 54.828 | 27.520 | 11.530 | 20.600 | 18.020 | 16.410 | 15.910 | 22.000 | 30.000 | 20.500 | 26.000 |
| De Saint-Pierre-Miquelon..... | » | 7.130 | 7.220 | 11.700 | 6.780 | 5.090 | 10.710 | 7.000 | 10.000 | 10.000 | 11.000 |
| Du Golfe........ | » | 4.050 | 7.440 | 7.100 | 4.000 | 8.800 | 10.120 | 11.000 | 15.000 | 16.000 | 12.000 |
| Du Grand-Banc.. | » | 2.100 | 2.910 | 5.000 | 1.800 | 5.970 | 7.300 | 5.000 | 4.000 | 6.000 | 3.000 |
| Totaux....... | 54.828 | 40.800 | 29.100 | 44.400 | 30.550 | 36.270 | 44.040 | 45.000 | 59.000 | 52.500 | 52.000 |
| Nombre de navires. | » | 38 | 31 | 36 | » | 30 | 36 | 32 | 47 | 48 | 45 |

## SAVONNERIE MARSEILLAISE

La savonnerie est la plus ancienne et la plus importante branche de l'industrie marseillaise.

Cette industrie prit un grand développement sous l'administration de Colbert et jusqu'à la Révolution, notre ville en conserva le monopole. On comptait à Marseille, en 1789, 46 fabriques produisant annuellement 500,000 quintaux de savon, ancien poids, ce qui représente 200,000 quintaux métriques.

Pendant les guerres de l'Empire, qui furent si funestes au commerce et en particulier à celui de Marseille, la fabrication des savons, loin de dépérir, prospéra d'une manière exceptionnelle. Le nombre des fabriques en pleine activité s'éleva jusqu'à 73, employant plus de mille ouvriers. Leblanc venait de découvrir la soude artificielle, qui mettait à la disposition des arts industriels un alcali puissant, à bas prix et dont la production n'avait pas de limites, puisqu'elle a pour base le sel marin. Jusqu'alors, on avait demandé l'alcali, nécessaire à la fabrication du savon, aux soudes naturelles que nous fournissaient, à un prix élevé, l'Espagne, la Sardaigne, la Sicile, Tunis et au natron de l'Egypte.

Depuis cette époque, la savonnerie marseillaise n'a pas cessé de progresser. En 1829, elle produisait 400,000 quintaux métriques à 75 fr. les 100 kilogr. De 1836 à 1841, le produit moyen de ses 45 fabriques était de 500,000 quintaux métriques à 93 fr. les 100 kilogrammes.

En 1865, la production s'élevait à 43 millions de kilogr. et, en 1875, elle atteint le chiffre total de 84 millions.

La réputation des savons de Marseille est universelle ; elle est dûe à la bonté de ses produits et à la loyauté avec laquelle travaille l'immense majorité de ses fabricants. Rien n'est plus facile que de tromper la consommation en cette matière, et de lui faire accepter, au moyen d'une prétendue réduction de prix, des produits sophistiqués.

Le savon de Marseille se compose de 6 à 7 0/0 de soude ; de 60 0/0 de corps gras et de 34 à 35 0/0 d'eau. Il est considéré comme le type normal d'une bonne fabrication.

Voici, d'après les comptes-rendus publiés par la Chambre de Commerce, quels ont été la marche et les progrès de cette importante industrie depuis une quinzaine d'années.

## 1861

Le nombre total des fabriques de savon de toutes qualités, situées dans la circonscription marseillaise, est de 55. Sur ce nombre, 3 ne fonctionnent pas, et 52 sont en activité. 36 sont spécialement affectées à la fabrication du savon de Marseille et du savon blanc de qualité supérieure; les 16 dernières s'occupent des savons unicolores de qualités plus ou moins inférieures.

La production des 36 fabriques, représentant l'ensemble de la véritable fabrication marseillaise, est de 50 à 60 millions de kilogrammes par an, d'une valeur de 40 à 50 millions de francs; celle des 16 autres fabriques peut être évaluée de 8 à 9 millions de kilogrammes d'une valeur de 5 à 6 millions de francs.

L'exportation générale varie de 4 à 6 millions de kilogrammes par an.

La suppression du drawback ayant augmenté d'autant le coût des savons destinés à l'exportation, il est indispensable que les droits sur les huiles et le sel marin qui grèvent encore la fabrication du savon, soient au plus tôt supprimés, car ce n'est qu'en donnant un produit meilleur et à bon marché que nous pourrons donner à notre exportation toute l'extension dont elle est susceptible.

## 1862

Les prix ont varié de 99 à 102 fr. les 100 kilogr. pour les savons blancs, et de 82 à 85 fr. pour les savons bleu pâle et bleu vif, marbrés, de belle qualité.

Quant aux savons unicolores, il y en a eu de divers coûts; ils se sont vendus depuis 65 fr. jusqu'à 85 fr. les 100 kilogr. Cependant, ils avaient tous été à peu près fabriqués avec les mêmes corps gras. Ces différences de prix ne sauraient donc être attribuées qu'aux diverses proportions d'eau incorporée et aux mélanges de matières inertes.

Nous nous hâtons de dire que ce genre de fabrication n'est à Marseille que l'exception, tandis que, dans le reste de la France, elle est la règle.

Cette tendance toujours croissante qu'ont les produits de mauvais aloi à se substituer aux savons de confection loyale et de belle qualité, est basée, sans aucun doute, sur l'erreur du consommateur dans l'appréciation de la valeur véritable du savon, mais le retrait du drawback aux produits de Marseille et le maintien des droits sur les matières premières qui entrent dans leur composition, n'ont pas peu contribué à rendre la concurrence encore plus inégale et difficile à soutenir. Car, contrairement à tout ce qui se pratique pour les savons marseillais, toutes les matières premières qui servent à la production des autres savons sont exemptes de tout droit.

La Chambre a signalé les dangers de cette situation au gouvernement; mais, à part

le dégrèvement sur le sel de fabrique qui est au nombre des moyens radicaux, et qui a également profité aux deux genres de fabrication, il n'a été pris encore que des moyens insuffisants, en sorte que les griefs du commerce restent à peu près intacts.

### 1863

Les corps gras employés dans la savonnerie marseillaise sont encore grevés de droits de douane, tandis que ceux qu'emploie la fabrication des produits unicolores sont tous affranchis depuis longtemps.

A cette première cause d'inégalité, il faut en ajouter une autre d'un genre différent : nous voulons parler du mélange des matières inertes, telles que le sulfate de baryte, le talc et la craie de Briançon, dans la majeure partie de ces savons. Il n'est pas possible à la fabrication marseillaise de lutter avec avantage dans de telles conditions.

Le droit de 6 fr. par 100 kilogr. sur les huiles d'olive étrangères a continué à être perçu pendant toute l'année 1863. Ce n'est qu'à partir du 1er février 1874 que ce droit a été réduit à 3 fr. pour les huiles du royaume d'Italie.

La franchise de droit sur le sel employé dans l'industrie a eu son application à partir du 1er janvier 1863; mais elle n'a profité à la savonnerie marseillaise que d'une manière incomplète, car on refuse jusqu'à ce jour de lui accorder directement le sel en nature dont elle a besoin, et les conditions imposées aux fabricants de soudes pour produire la soude salée, qui remplace forcément le sel, annihilent complétement l'avantage de la franchise.

La Chambre de Commerce demande le dégrèvement des droits d'octroi qui pèsent si lourdement sur la savonnerie. Cette charge, qui s'élève jusqu'à 800,000 fr. par an, a été encore aggravée, en 1863, par l'emploi du saindoux dont la taxe est de 3 fr. les 100 kilogr., soit, pour la consommation annuelle, 300,000 fr. à ajouter au chiffre de 800,000 francs.

Ces taxes locales, perçues sur les produits non consommés sur place, mais appelés à lutter avec les similaires indemnes sur tous les marchés de l'intérieur et de l'étranger, constituent une anomalie regrettable.

### 1864 — 1865

La situation de la fabrication des savons dits de Marseille ne s'est pas améliorée. Cependant, en 1865, le Gouvernement a allégé cette industrie de quelques-unes de ses charges. Les fabricants de savon ont obtenu la livraison en franchise des sels qu'ils emploient directement dans leur industrie. Ce dégrèvement partiel est un

acheminement vers le dégrèvement général de toutes les matières premières que la savonnerie marseillaise attend si impatiemment et qui, seul, peut compenser, pour elle, la suppression du drawback; mais pour peu qu'il se fasse attendre, ce dégrèvement général risque fort de trouver l'industrie savonnière bien affaiblie et peu en état d'en profiter.

En effet, une nouvelle diminution de plus de 2 millions de kilogrammes s'est produite dans sa fabrication, qui ne s'est élevée qu'à 43 millions de kilogrammes environ en 1865, contre 45 millions dans l'année précédente, qui subissait déjà une réduction de 10 à 15 millions de kilogrammes sur la moyenne des vingt dernières années.

**1866 — 1867**

La suppression des droits sur les sels employés dans la savonnerie, et la diminution de ceux qui pesaient sur les huiles étrangères, ont, sans doute, amélioré la situation de l'industrie de la savonnerie, mais ces mesures n'ont pas été suffisantes pour donner un nouvel essor à cette importante fabrication.

En 1867, une cause particulière est venue aggraver la situation de cette industrie; nous voulons parler de la hausse qui s'est produite sur les huiles d'olive, qui a augmenté, d'une manière notable, le prix de revient de la matière fabriquée.

En présence d'une pareille situation, la Chambre de Commerce attend avec impatience le moment où une réduction des droits d'octroi pesant sur les matières premières qui servent à la fabrication des savons, pourra être réalisée, et elle forme le vœu qu'éclairés par leur propre intérêt, les fabricants qui sont entrés dans la regrettable voie de la sophistication de leurs produits, reconnaissent enfin que l'avenir de leur industrie est entièrement lié à une bonne et loyale fabrication.

**1868 — 1869**

La production s'est élevée à 60 millions de kilogrammes en 1868 et à 70 millions en 1869.

Cette augmentation est due à l'abondance de la récolte d'olives et au bas prix des autres matières premières les plus propres à la fabrication du bon savon.

En obtenant à bas prix les huiles d'olives, les ressences, les huiles de sésames et d'arachides, l'industrie de la savonnerie a pu relever le niveau de ses qualités, et reprendre enfin les avantages dont elle a été privée depuis la création de nombreuses usines de l'intérieur, qui s'alimentent presque exclusivement avec des matières grasses de basse qualité. Ces usines affranchies des taxes qui pèsent sur notre fabrica-

tion, nous font une concurrence que nous ne pouvons combattre efficacement que lorsque la baisse des oléagineux rétablit l'équilibre.

### 1870 — 1871

La fabrication des savons, ralentie, à la fin de 1870 et dans les premiers mois de 1871, par la guerre et les événements qui l'ont suivie, est devenue très active vers la fin de l'année. Aussitôt que les communications furent libres, les demandes de savon affluèrent de toute part, d'autant plus pressantes que les chemins de fer, encombrés, faisaient subir de longs retards à la marchandise. Chacun, d'ailleurs, dans la prévision du droit qui devait frapper les matières premières, s'empressait de faire quelques provisions de produits fabriqués.

On peut estimer qu'il a été produit à Marseille, en 1871, environ 50 ou 60 millions de kilogrammes de savon, dont la plus grande partie a servi à la consommation de la France.

Il en a été exporté, par mer, environ 7,400,000 kilogrammes.

### 1872 — 1873

Il n'a été produit par les fabriques de Marseille, en 1872, que 47 à 50 millions de kilogrammes de savon, et ce chiffre n'a même pas été atteint en 1873.

Les exportations se sont élevées à 9 millions, en 1872, et à 7,300,000 kilogr., en 1873.

### 1874

Le malaise déjà signalé en 1872-1873, s'est aggravé pendant l'année 1874. Le travail des fabriques avait pris, dans le dernier trimestre de 1873, une certaine activité qui s'est ralentie dès le 1er janvier 1874, époque à partir de laquelle le savon a été soumis au droit d'accise.

Cette situation s'est sensiblement améliorée en 1875. Il résulte, en effet, d'une statistique dressée avec un soin extrême, que, pendant cette année, 89 fabriques employant 899 ouvriers, ont produit 84,129,352 kilogr. de savon.

## TANNERIE

La tannerie et les opérations diverses que subissent les peaux, sous les noms de mégisserie et maroquinerie, ont été, de temps immémorial, une des principales branches de l'industrie marseillaise. Dans le moyen-âge, un quartier de la ville assez étendu était affecté aux tanneries, c'était le quartier qui environne aujourd'hui la Bourse, comprenant les rues de l'Étrieu, de la Tête-d'Or et de la Vieille-Cuiraterie.

Le corps des fabricants tanneurs était très riche et très considéré; il avait fourni une partie des fonds nécessaires à la construction de l'aqueduc qui amène à Marseille les eaux de l'Huveaune (1).

Les tanneries marseillaises furent florissantes jusqu'à l'édit de 1759, sur la marque des cuirs; mais, aux premières exécutions violentes de cette loi, la majeure partie des ateliers fut fermée.

Le traité de 1786 avec l'Angleterre et les événements de 1789, trouvant les tanneries à peu près fermées, n'engagèrent pas à les rouvrir. En 1800, lorsque l'ordre et la sécurité commencèrent à renaître en France, cette branche d'industrie fut rétablie.

Appelées à fournir en partie l'approvisionnement d'un immense empire et d'innombrables armées, les tanneries de Marseille jouirent, de 1800 à 1816, d'une grande prospérité. Retrouvant leur ancienne activité, elles fabriquèrent encore, chaque année, plus de 60,000 cuirs de bœuf ou vache; elles profitèrent des recherches chimiques sur le tannin et améliorèrent leurs procédés.

Mais, depuis 1822, la décadence de cette industrie a été progressive jusqu'à ces dernières années, où une certaine reprise d'affaires a été signalée.

En 1848, le nombre des tanneries s'élevait, pour les gros cuirs, à 14 occupant 900 ouvriers; elles travaillaient, à cette époque, 25,000 gros cuirs, 720,000 peaux de chèvres, 300,000 peaux de moutons.

En 1862, le nombre des fabriques travaillant les gros cuirs était réduit à 9, occupant 600 ouvriers et travaillant 15,000 pièces; 5 fabriques, occupant 30 ouvriers, travaillaient annuellement 250,000 peaux de moutons; 2 fabriques occupaient 20 ouvriers et travaillaient 100,000 peaux de chèvres.

La situation s'est sensiblement améliorée : on compte aujourd'hui, à Marseille, 25 établissements occupant 1,300 ouvriers et 250 ouvrières. Le chiffre des peaux tannées est considérable et se répartit ainsi :

4,340,000 peaux de chèvres; 174,000 peaux de moutons et 14,000 gros cuirs.

---

(1) *Statistique des Bouches-du-Rhône*, tome IV, page 688.

## MINOTERIE

On ne connaissait, autrefois, à Marseille que les moulins travaillant à façon et pour la consommation locale.

Une première minoterie pouvant convertir, chaque jour, 225 hectolitres de blé en farine, fut établie à Marseille, en 1818. Vingt-cinq ans après, on n'en comptait que trois de plus. L'état d'incertitude dans lequel le régime de l'échelle mobile tenait cette industrie ne lui permettait pas de se développer. Aussi, peut-on dire qu'elle ne date, parmi nous, que du jour où, par la loi de 1861, a été inaugurée la liberté du commerce des grains, qui lui assure en tous temps les approvisionnements nécessaires à sa fabrication.

### 1865

Marseille possédait, en 1865, cinquante minoteries environ, pouvant triturer annuellement 1,800,000 hectolitres de blé, sur lesquels 800,000 hectolitres, convertis en farine, étaient exportés et le surplus livré à la consommation du département et des départements limitrophes.

### 1866

Les résultats que donnent, en 1866, le commerce des céréales et la minoterie inspirent les observations suivantes à la Chambre de Commerce :

1° Dans le temps où la France a des excédants de récolte et des prix peu élevés, les blés indigènes n'ont, en aucune façon, à souffrir de la concurrence des blés exotiques ;

2° Il importe, cependant, même alors, de ne pas repousser ceux-ci de nos entrepôts, car ils n'y entrent que pour en sortir presque aussitôt en produits fabriqués ;

3° Enfin, la liberté d'importation et d'exportation, telle qu'elle fonctionne depuis la loi de 1861, doit être maintenue dans son intégrité, commandée qu'elle est par la position des deux principales divisions de la France : le Nord et le Midi, dont l'une, voisine du plus grand pays de consommation, l'Angleterre, produit plus qu'elle ne consomme ; dont l'autre, plus rapprochée des contrées les plus fertiles du Levant, consomme plus qu'elle ne produit. Position de tout point admirable, et dont

la législation actuelle permet de tirer parti dans l'intérêt de tous : du commerce comme de l'industrie, des producteurs aussi bien que des consommateurs !

### 1867

L'industrie de la meunerie, encouragée par les bénéfices qu'elle a réalisés dans ces deux dernières années, tend à prendre de jour en jour un plus grand développement. Plusieurs nouveaux établissements ont été fondés dans nos environs. D'autres sont en voie de création. On doit s'en féliciter dans l'intérêt du pays, car c'est de la main-d'œuvre qui vient s'ajouter à celle que nous avions déjà. Mais qu'il nous soit permis de rappeler que les années de disette étant très-heureusement des années d'exception, ce sera surtout dans la concurrence avec l'étranger et dans le perfectionnement de la fabrication, que la minoterie de notre circonscription devra chercher les éléments d'une durable prospérité.

### 1868

L'exportation des farines par le port de Marseille a atteint, cette année, le chiffre de 773,772 quintaux métriques, dont 586,524 ont été dirigés sur les ports d'Espagne, 117,666 sur l'Algérie, 50,795 sur Malte et Gibraltar. La Suisse, qui, l'année précédente, nous avait demandé près de 40,000 quintaux, n'a reçu, cette année, que 4,590 quintaux. Le reste de nos exportations comprend les provisions ordinaires de notre armement maritime.

Ces quantités exportées sont loin de représenter la production totale de notre minoterie. Il y a à Marseille ou dans les environs une centaine d'établissements meuniers occupant dans leur ensemble près de 600 paires de meules. Sur ce nombre, les 4/5 au moins travaillent pour le commerce, 1/5 seulement fonctionne à façon pour le service de la boulangerie.

La production commerciale des minoteries de notre circonscription dépasse 3 millions de quintaux métriques de farine.

### 1869

L'importation des blés par Marseille se fait d'une manière régulière et proportionnée aux besoins du pays.

Notre minoterie profitera, sans doute, de cette situation qui, sans porter atteinte aux intérêts agricoles de la France, satisfait aux intérêts maritimes et commerciaux de notre port.

Nos établissements meuniers sont aujourd'hui parfaitement outillés, mais cela ne suffit pas; la cherté des moyens de transport oppose une barrière infranchissable à l'écoulement de leurs produits et favorise la concurrence étrangère. Pour sortir du cercle limité de ses débouchés, cette industrie réclame l'amélioration des voies de communication, l'abaissement des prix de transport, le dégrèvement des droits d'octroi sur les charbons et la suppression des charges de toute nature qui pèsent sur la manipulation de la matière première.

## 1870 — 1874

Un temps d'arrêt dans le développement de la minoterie s'est produit pendant cette période quinquennale.

La Chambre de Commerce signale cette situation et en cherche l'explication dans les faits suivants :

Faut-il attribuer la difficulté qu'a éprouvée la minoterie à utiliser toutes ses meules (800 environ), dans ces dernières années, entièrement aux circonstances particulières qui se sont produites dans le commerce des blés ?

Faut-il croire, au contraire, que ce chômage partiel provient de la trop grande quantité d'usines créées depuis huit à dix ans ?

Il est évident que les deux causes ci-dessus ont eu une action marquée sur le ralentissement du travail de nos usines; il en est une autre dont on a pu se rendre bien compte, surtout dans les deux dernières années.

Notre minoterie, malgré l'avantage de sa situation, à l'entrée des blés, et ses installations propres à la mouture des blés exotiques, a eu à soutenir une plus grande concurrence que par le passé, à la vente de ses produits dans l'intérieur, aussi bien qu'à l'achat de ses blés à Marseille.

Cette situation est la conséquence des modifications survenues dans le commerce des céréales, aujourd'hui beaucoup plus divisé qu'il ne l'était anciennement.

Ces modifications, en amenant à Marseille et sur les lieux d'origine des acheteurs plus nombreux, provoquent, en même temps, sur les marchés de l'extérieur, des offres directes et multiples, souvent peu en rapport avec les cours de Marseille.

Pour donner de l'aliment aux nombreux établissements que possède notre circonscription, il est à désirer que cette industrie puisse jouir de tarifs réduits sur les chemins de fer et de dispositions législatives les plus libérales, soit à l'entrée, soit à la sortie des blés et farines par toutes nos frontières.

Nous donnons ci-après le tableau récapitulatif de la consommation annuelle de la farine blutée et de la farine brute dans le rayon de l'Octroi de Marseille, depuis 1855 jusqu'en 1874.

TABLEAU DE LA CONSOMMATION DANS LE RAYON DE L'OCTROI

| ANNÉES | FARINE BLUTÉE | FARINE BRUTE | TOTAL | PAIN | *OBSERVATIONS* |
|---|---|---|---|---|---|
| | kilogr. | kilogr. | kilogr. | kilogr. | |
| 1855 | 21.472.966 | 9.892.299 | 31.365.265 | 779.127 | Le kilogramme de pain contenant 700 gr. de farine, il convient de multiplier les kilogrammes de pain, indiqués dans la colonne ci-contre, par 700 gr. pour avoir la totalité exacte des quantités de farine qui sont entrées, chaque année, dans le rayon de l'octroi. |
| 1856 | 19.938.125 | 12.252.168 | 32.190.293 | 919.585 | |
| 1857 | 19.403.514 | 14.582.906 | 33.986.420 | 806.490 | |
| 1858 | 19.413.730 | 14.514.187 | 33.927.917 | 736.890 | |
| 1859 | 23.051.354 | 10.566.910 | 33.618.264 | 662.836 | |
| 1860 | 22.851.549 | 10.236.943 | 33.088.492 | 737.479 | |
| 1861 | 26.988.694 | 9.006.559 | 35.995.253 | 964.145 | |
| 1862 | 28.923.532 | 8.794.548 | 37.718.071 | 989.908 | |
| 1863 | 31.857 325 | 6.502.648 | 38.359.973 | 889.659 | |
| 1864 | 32.619.360 | 5.307.996 | 37.927.356 | 788.882 | |
| 1865 | 30.752.889 | 4.498.452 | 35.651.341 | 806.361 | |
| 1866 | 31.624.008 | 3.646.796 | 35.270.804 | 751.477 | |
| 1867 | 32.580.448 | 3.082.659 | 35.663.102 | 813.671 | |
| 1868 | 33.557.054 | 3.135.223 | 36.692.277 | 806.132 | |
| 1869 | 34.249.739 | 2.705.240 | 36.954.999 | 673.390 | |
| 1870 | 33.785.500 | 1.944.814 | 35.730.314 | 694.499 | |
| 1871 | 34.367.332 | 1.743.523 | 36.110.855 | 956.169 | |
| 1872 | 34.113.604 | 1.747.932 | 35.861 536 | 2.483.908 | |
| 1873 | 34.301.586 | 1.488.849 | 35.790.435 | 3.855 682 | |
| 1874 | 37.171.328 | 1.296.497 | 38.467.825 | 1.228.867 | |

L'examen de ce tableau donne lieu à une observation qui a déjà été faite et qui se confirme tous les jours davantage, c'est que les introductions de farine blutée augmentent progressivement aux dépens des introductions en farine brute ; ce qui prouve que nos boulangers, qui, autrefois, achetaient peu de farines et beaucoup de blés, ont une tendance marquée à donner maintenant la préférence aux farines.

## SEMOULES ET PATES ALIMENTAIRES

La fabrication des semoules et des pâtes alimentaires, dites d'Italie, établie depuis vingt ans à peine à Marseille, y occupait déjà, en 1865, une place importante. On y comptait dix fabriques qui employaient annuellement 180,000 hectolitres de blé et produisaient 8 à 9 millions de kilogrammes de semoule, dont 10 0 0 environ consommés en potage et le reste converti en pâtes alimentaires.

Dans le courant de l'année 1869, les fabriques de semoules, dont le nombre a été porté de 10 à 17, ont pu largement s'approvisionner en blés durs de la Mer Noire et du Levant ; bien que ces blés n'aient pas donné un rendement aussi avantageux que les blés durs d'Afrique, ils n'en ont pas moins favorisé la vente des semoules, à cause de l'infériorité des blés de l'Auvergne propres à cette fabrication.

L'importation des pâtes étrangères a été très peu importante, cette année ; elle a été uniquement limitée aux demandes d'assortiment que provoque encore l'ancienne réputation des pâtes d'Italie, et qui diminuent de plus en plus devant l'amélioration toujours croissante de nos produits.

Pour hâter son développement, cette industrie réclame la faveur faite à la minoterie de pouvoir manipuler les blés durs exotiques avec franchise de droits de Douane ; la semoule, qui n'est autre chose que la farine de blé dur, n'est pas admise à la sortie, comme la farine provenant des blés tendres, et les droits dont elle est frappée ne lui permettent pas de lutter avec les pays qui n'ont aucun droit à supporter.

Notre industrie semoulière a rencontré, vers la fin de l'année 1870, une concurrence assez sérieuse en Espagne, qui a profité de nos difficultés momentanées de transport, pour desservir quelques-uns de nos débouchés.

Cependant, cette industrie est en progrès : De nouvelles usines ont été créées et leur activité est aidée par l'augmentation certaine de la consommation de notre ville, qui est de plus en plus attirée vers ce produit, à cause de l'économie réelle qu'il présente pour les ménages des classes populaires.

Quant à l'industrie des pâtes alimentaires, elle a continué à être prospère ; elle a su maintenir ses débouchés et sa production a été à peu près égale à celle de l'année précédente.

L'année 1871 a été bonne pour la fabrication des semoules ; à défaut de blés durs d'Algérie, dont l'importation a été fort restreinte, les fabricants de semoule ont pu s'approvisionner très avantageusement en blés durs de la mer d'Azoff qui, cette année, ont été abondants et de bonne qualité.

La fabrication des semoules a grandi d'une manière considérable. Cette extension

est due : 1° au développement qu'a pris le commerce des pâtes à Lyon et à Clermont; 2° aux nouveaux débouchés qui ont surgi, soit en Suisse, soit en Allemagne; 3° à l'emploi des sasseurs mécaniques, dont se sert exclusivement aujourd'hui la semoulerie pour l'épuration complète de ses gruaux de blés durs.

On estime au minimum, à 300,000 hectolitres, les quantités de blés durs d'Azoff ou d'Algérie, employées annuellement pour la fabrication des semoules.

En 1872, les blés durs d'Afrique ont constitué, presque exclusivement, les approvisionnements de la semoulerie; ces blés ont été, cette année, de belle qualité.

Les difficultés que rencontrait la fabrication des farines ont engagé bon nombre de fabricants à se reporter de préférence vers la fabrication des blés durs. L'industrie des semoules a eu, par suite, à supporter une plus grande concurrence, et en forçant les limites de la consommation, la semoulerie n'a plus donné que des résultats très peu rémunérateurs.

Seule, à cause de la spécialité de ses produits et de la réputation acquise à certaines marques, la fabrication des pâtes alimentaires a pu maintenir son travail et écouler avantageusement ses produits.

Nos semoules sont aujourd'hui employées, à peu près à l'exclusion de toutes autres, dans toute la vallée du Rhône, à Lyon surtout, où fonctionnent de nombreuses fabriques de pâtes.

Les blés durs de la mer d'Azoff ont encore fait défaut en 1873, et les blés durs d'Algérie, de Constantine principalement, ont à eux seuls constitué l'approvisionnement de la semoulerie.

Cette circonstance a été fâcheuse pour cette industrie, car l'Algérie ayant seule à pourvoir aux besoins considérables de nos semouleries, ayant aussi à faire face aux demandes de l'Italie, du Midi, même du Nord de la France, et ayant enfin à contribuer aux besoins de l'administration de la guerre, l'Algérie a successivement relevé ses prix, et nos semouliers ont été forcés de payer très cher la matière première.

En 1874, la semoulerie a eu à sa disposition les blés durs d'Afrique, de Bombay, de Rodosto, de Taganrock et de Jaffa. Ses débouchés ont été en rapport avec la fabrication. Seule, la concurrence des fabricants entre eux a été la véritable cause de l'amoindrissement des bénéfices de cette industrie.

La fabrication des pâtes alimentaires qui, depuis cinq ans, a quintuplé ses produits, s'est maintenue dans une situation prospère.

Les semouleries au nombre de 17, occupent environ 325 ouvriers.

Les fabriques de pâtes alimentaires sont au nombre de 65 et emploient 200 ouvriers environ.

---

## NAVIGATION INTÉRIEURE

### LE RHÔNE ET LE CANAL LATÉRAL

La cherté des frais de transport, justement attribuée au monopole des chemins de fer, est une des causes principales, qui s'opposent au développement commercial du port de Marseille. Or, pour obtenir une diminution sensible de ces frais, il faudrait contraindre la Compagnie de Paris à la Méditerranée à abaisser ses tarifs, en lui suscitant une concurrence sérieuse, soit par la création d'une Compagnie rivale, soit par l'amélioration des voies navigables, qui existent déjà dans l'intérieur de la France, et qu'il conviendrait d'amener jusqu'au port de la Joliette, de manière à mettre, en quelque sorte, notre place en relation directe avec les ports de l'Océan (1).

Tel est le problème qui préoccupe les défenseurs de nos intérêts commerciaux, et pour la solution duquel divers projets ont été proposés.

Deux opinions bien distinctes se sont trouvées en présence, et ont été longuement et savamment discutées de part et d'autre. Les uns voulaient améliorer la navigation du Rhône (2) et créer un grand établissement commercial à Port de Bouc; les autres proposaient de construire un canal latéral au Rhône, reliant directement la ville de Marseille au Hâvre (3).

Le Gouvernement s'est prononcé en faveur du premier projet, qui consiste à améliorer le cours du Rhône (4); mais il a décidé, sur les instances de la Chambre de

---

(1) « Il n'est plus contesté que la seule concurrence efficace à opposer au monopole des chemins de fer, est celle des voies navigables ou maritimes, et c'est aujourd'hui un fait acquis, universellement reconnu, que si les voyageurs cherchent la vitesse, les marchandises recherchent l'économie. » *Lettre adressée à M. le Ministre du commerce* par M. Charles GOUNELLE, p. 13.

(2) « Les ingénieurs du Rhône, dit M. H. Peut, dans sa réfutation du projet de construction du Canal Krantz, ont la conviction, basée du reste sur la pratique et l'effet des travaux en cours d'exécution, d'obtenir, avec 40 millions au maximun, un tirant constant d'eau de 1 m. 60 c. Ils affirment, en outre, qu'une somme de 8 à 10 millions suffirait pour assurer, en moins de deux ans, un tirant d'eau constant, de 1 m. 20 c., amélioration considérable et décisive, surtout avec le nouveau matériel de navigation à faible mouillage, récemment étudié, et dont la construction doit suivre immédiatement le vote de la loi présentée aux chambres pour l'amélioration du Rhône..... Abaissement prochain des prix de transport, de 3 centimes 1/2 la tonne kilométrique à 2 1/2 et même à 2 centimes, au moyen des nouveaux types de bateaux projetés et complétement étudiés, bateaux à forts tonnages et à faible tirant d'eau. »

(3) « Il faut, de toute nécessité, disait M. Krantz, avoir recours à un canal latéral, si coûteux et si difficile établissement qu'il puisse paraître, ou renoncer à avoir, dans la vallée du Rhône, une voie navigable qui réponde aux besoins du pays. La commission d'enquête sur les chemins de fer et les moyens de transports, a admis l'absolue nécessité d'un canal latéral...... La commission pense également qu'il est absolument nécessaire de relier Marseille au canal d'Arles à Bouc, et par lui aux autres lignes du reste de la France. — Sous toutes réserves, la commission a inséré le montant présumé de ce canal, parmi les dépenses urgentes. » (*Rapport fait à l'Assemblée nationale,* dans sa séance du 13 juin 1874, par M. KRANTZ.)

(4) Loi du 18 mars 1878.

Commerce de Marseille (1), que la navigation du Rhône serait rattachée directement au port de Marseille par un canal dont l'étude a été confiée à MM. les ingénieurs des services maritimes. (2)

Il n'est pas sans intérêt, sinon au point de vue de la discussion elle-même, puisqu'elle est close par suite de la récente décision de l'Assemblée nationale, du moins à titre de renseignement, d'examiner quel a été le mouvement commercial depuis trente ans, des deux voies de navigation qui sont en cause, soit, la partie du Rhône comprise entre Arles et la mer (3) et le Canal latéral au Rhône dans la partie déjà construite, qui relie la ville d'Arles au port de Bouc. (4)

En 1846, le cabotage entre Arles et Marseille (entrée et sortie), s'élevait à 1,310,073 quintaux métriques de marchandises, et, en 1876, ce chiffre est descendu à 725,237 quintaux métriques. La différence est plus sensible encore dans le mouvement de la grande navigation : en 1846, Arles recevait 83 navires jaugeant 4,867 tonneaux, et en expédiait 20, jaugeant 1,357 tonneaux, en 1876, le même port n'a reçu et expédié qu'un seul navire jaugeant 76 tonneaux.

Le mouvement maritime du Port de Bouc a subi des diminutions analogues :

En 1846, le cabotage entre ce port et celui de Marseille (entrée et sortie), s'élevait à 920,472 quintaux métriques, et, en 1876, il n'était plus que de 403,895 quintaux métriques. En ce qui concerne la grande navigation, la réduction n'est pas moins notable : le nombre des navires reçus ou expédiés, qui était de 240, jaugeant 24,303 tonneaux, en 1846, se trouvait réduit, en 1876, à 159 jaugeant 16,884 tonneaux.

---

(1) Les délégués des Chambres de Commerce de Lyon, de Châlon-sur-Saône, d'Avignon, de Rouen, de Saint-Etienne et de Paris, réunis en assemblée générale, le 11 janvier 1876, avaient demandé la création d'une grande ligne de navigation, à tirant d'eau suffisant et munie d'écluses convenables, de la Manche à la Méditerranée, par l'amélioration de la Bassesèque, de l'Yonne, du canal de Bourgogne, de la Saône et du Rhône, mais la Chambre de Commerce de Marseille, appelée à appuyer cette démarche, répondit « que le but que l'on poursuivait ne serait véritablement atteint, que tout autant que la voie navigable destinée à relier la Manche à la Méditerranée aboutirait à Marseille, et non ailleurs parce que c'est à Marseille que se trouve le grand marché de nos exportations et de nos importations pour tous les pays du Globe. (*Compte-rendu des Travaux de la Chambre de commerce de Marseille*, année 1876, p. 23.)

(2) V. Séance de l'Assemblée nationale du 17 mars 1878.

(3) A partir d'Arles, le Rhône est toujours navigable, mais dans cette partie du fleuve, les rives sont nues et déboisées, et les bateaux y sont exposés à tous les inconvénients du mistral. — Le passage aux embouchures a été, pendant longtemps, la cause de retard nombreux qui sont évités depuis la création du canal Saint-Louis.

Les navires caboteurs remontent jusqu'à Arles. Les bateaux à vapeur du grand Rhône, qui s'arrêtent à Arles, entretiennent avec Marseille des relations continuelles au moyen de remorqueurs et de grands chalands qui effectuent en quelques heures le trajet par mer du Rhône à Marseille. — Le tirant d'eau sur le Rhône maritime est au minimum de 2 mètres ; il atteint jusqu'à 7 mètres 50 près du canal Saint-Louis.

(4) Le canal d'Arles à Bouc a été créé dans le but de dessécher des marais et d'offrir au cabotage d'Arles et à la navigation du Rhône, une communication avec la Méditerranée, sans avoir à franchir le passage difficile des embouchures du Rhône.— Il commence à Arles, dans le Rhône, et aboutit à la mer, dans le port de Bouc. On y a établi quatre écluses qui ont 8 mètres de large et 38 mètres de longueur. L'écluse d'Arles, munie de deux jeux de portes est, suivant la hauteur des eaux du Rhône, écluse de montée, de descente ou de garde. Le tirant d'eau normal est de 2 mètres. Le halage a lieu le plus souvent au moyen de chevaux, et quelquefois à bras d'hommes. (*Manuel des voies navigables de la France*, par A. LARUE, 1874, p. 17.)

Les diminutions que nous venons de signaler, ne sont pas dues à des circonstances exceptionnelles, elles se sont produites insensiblement, d'année en année, au fur et à mesure que les avantages de la voie ferrée sur la navigation intérieure ont été mieux constatés. — Ces avantages consistent surtout dans la rapidité des voyages, qui compense presque toujours, et dans une large proportion, la différence des prix de transport.

Il faudra donc en ce qui concerne la navigation du Rhône; que les améliorations projetées, en modifient profondément les conditions de rapidité et d'exactitude, pour que le mouvement commercial entre ce fleuve et le port de Marseille puisse prendre des développements sérieux.

Mais la question des transports à bon marché ne sera réellement résolue, et notre commerce ne recevra une complète satisfaction, que le jour où, par la construction d'un canal latéral au Rhône, reliant le port de la Joliette à la Saône, la navigation intérieure pourra s'effectuer sans transbordement, depuis nos quais jusqu'à la Manche (1).

---

(1) Ces notes, les seules que nous ayons ajoutées à notre Mémoire, après la décision du jury sur les œuvres soumises au concours, demanderaient des développements qu'il ne nous est plus permis d'introduire dans cette publication. Nous ne pouvons que renvoyer le lecteur *aux comptes-rendus des travaux de la Chambre de commerce de Marseille* (année 1876), aux excellents mémoires de la Société pour la défense du commerce de Marseille, et aux études extrêmement remarquables que M. Emile Barlatier a publiées sur cette importante question, dans les numéros du *Sémaphore* des 16, 20 et 22 mars 1878. — O. T.

# DÉNOMBREMENT DE LA POPULATION DE MARSEILLE EN 1855 ET EN 1872

## RÉPARTITION

### État-Civil

| | | 1855 | 1872 | Augmentation |
|---|---|---|---|---|
| Sexe masculin | Garçons | 59.944 | 88.329 | 28.385 |
| | Hommes mariés | 35.015 | 57.784 | 22.769 |
| | Veufs | 3.955 | 13.527 | 9.572 |
| | Totaux du sexe masculin | 98.914 | 159.640 | 60.726 |
| Sexe féminin | Filles | 51.465 | 75.590 | 24.125 |
| | Femmes mariées | 34.797 | 58.957 | 24.160 |
| | Veuves | 9.962 | 18.677 | 8.715 |
| | Totaux du sexe féminin | 96.224 | 153.224 | 57.000 |
| | id. masculin | 98.914 | 159.640 | 60.726 |
| | Totaux généraux | 195.138 | 312.864 | 117.726 |

### Religions

| | 1855 | 1872 | Augmentation |
|---|---|---|---|
| Catholiques | 189.218 | 296.101 | 106.883 |
| Protestants | 4.247 | 12.612 | 8.365 |
| Israélites | 1.488 | 2.662 | 1.174 |
| Autres | 185 | 1.489 | 1.304 |
| Totaux | 195.138 | 312.864 | 117.726 |

### Nationalités

| | 1855 | 1872 | Augmentation |
|---|---|---|---|
| Français d'origine | 175.797 | (1) 277.906 | 104.109 |
| Français naturalisés | 63 | 284 | 221 |
| Anglais | 21 | 264 | 243 |
| Allemands | 90 | 301 | 211 |
| Belges | 78 | 118 | 40 |
| Italiens | 16.109 | 26.051 | 9.942 |
| Suisses | 559 | 948 | 389 |
| Espagnols | 1.046 | 4.542 | 3.496 |
| Polonais | 48 | 71 | 23 |
| Autres étrangers | 427 | 2.379 | 1.952 |
| Totaux | 195.138 | 312.864 | 117.726 |

### Rues et Maisons

| | 1855 | 1872 | Augmentation |
|---|---|---|---|
| Rues, places et quais | 625 | 1.165 | 540 |
| Maisons | 19.581 | 34.537 | 14.956 |
| Ménages | 50.998 | 73.729 | 22.731 |

(1) Nés dans le département des Bouches-du-Rhône ........... 186.901
Autres départements ........... 91.005
Totaux ........... 277.906

## PRINCIPAUX OBJETS SOUMIS A L'OCTROI

### QUANTITÉS

| | 1855 | | 1874 | |
|---|---|---|---|---|
| | hect. | lit. | hect. | lit. |
| Vins en cercles et en bouteilles | 217.861 | 77 | 449.812 | 67 |
| Alcool pur | 4.219 | 78 | 4.563 | 60 |
| Alcool dénaturé | 101 | 46 | 391 | 59 |
| Vinaigres | 3.549 | 28 | 2.637 | 76 |
| Bière | 12.847 | 29 | 23.358 | 87 |
| Huiles | 289.580 | » | 92.146 | 49 |

| | 1855 | | 1874 | |
|---|---|---|---|---|
| | têtes | kilogr. | têtes | kilogr. |
| Bœufs, vaches, etc | 14.038 | 6.767.184 | 26.065 | 12.370.483 |
| Veaux | 4.350 | 428.004 | 12.197 | 830.018 |
| Moutons, brebis | 164.299 | 5.404.221 | 175.025 | 6.163.505 |
| Agneaux et chevreaux | 39.000 | 515.380 | 41.713 | 577.079 |
| Porcs | 6.912 | 869.353 | 19.009 | 2.419.322 |
| | | 13.984.142 | | 22.360.107 |

| | 1855 | 1874 |
|---|---|---|
| | kilogr. | kilogr. |
| Fourrages | 24.127.552 | 37.493.046 |
| Combustibles | 152.051.460 | 187.913.038 |

| | 1855 | 1874 |
|---|---|---|
| | kilogr. | kilogr. |
| Farines blutées | 21.472.966 | 37.171.328 |
| Farines brutes | 9.892.299 | 1.296.497 |
| Pain | 779.127 | 1.228.367 (1) |

(1) 700 grammes de farine pour 1 kilogr. de pain.

## SERVICE DES POSTES A MARSEILLE DE 1855 A 1874

| | | |
|---|---|---|
| Le produit total des bureaux des postes, à Marseille, a été, en 1874, de | F. | 4,092,957 84 |
| Ce produit avait été, en 1855, de | | 1,198,489 » |
| Augmentation | F. | 2,894,468 84 |

### STATISTIQUE DE L'ANNÉE 1874

| | |
|---|---|
| Nombre de lettres affranchies | 6,106,320 |
| Id. taxées | 172,404 |
| Produit de la vente des timbres-poste (Fr.) | 1,995,970 » |
| Nombre de timbres-poste vendus | 11,443,700 |
| Nombre d'articles d'argent reçus | 47,684 |
| Id. envoyés | 59,017 |
| Sommes envoyées (Fr.) | 2,225,152 10 |
| Produit des articles d'argent (Fr.) | 26,138 26 |

## TRIBUNAL DE COMMERCE DE MARSEILLE

### STATISTIQUE

| ANNÉES | AFFAIRES à JUGER | AFFAIRES TERMINÉES | AFFAIRES restant A JUGER | FAILLITES à LIQUIDER | FAILLITES LIQUIDÉES | FAILLITES non LIQUIDÉES | JUGEMENTS CONTRADICTOIRES | JUGEMENTS par DÉFAUTS |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1855 | 5.772 | 4.376 | 258 | Anciennes 31<br>Nouvelles 68<br>99 | 58 | 41 | 1.070 | 3.306 |
| 1875 | 11.871 | 10.919 | 952 | Anciennes 166<br>Nouvelles 279<br>445 | 280 | 165 | 1.766 | 2.781 |

# TABLE DES MATIÈRES


| | PAGES |
|---|---|
| Afrique. Possessions anglaises... | 163 |
| Algérie. Navigation............. | 35, 95 |
| Algérie. Commerce............. | 179 |
| Allemagne. Commerce et Navigation......................... | 152 |
| Améliorations proposées......... | 201 |
| Amérique. Colonies anglaises.... | 175 |
| Amérique hollandaise........... | 176 |
| Angleterre. Commerce.......... | 151 |
| Angleterre. Possessions en Afrique......................... | 163 |
| Autriche. Commerce et Navigation | 155 |
| Baille (boulevard)............... | 10 |
| Belgique. Commerce............ | 153 |
| Bibliothèque (construction de la). | 11 |
| Bonaparte (colline)............... | 10 |
| Bourse (palais de la)............ | 10 |
| Brésil. Commerce............... | 170 |
| Budgets de la Ville de Marseille de 1855 à 1874............... | 12, 216, 227 |
| Cabotages (grand et petit)....... | 37 |
| Cabotage. État de développement. | 62, 98 |
| Cacaos. Commerce.............. | 134, 268 |
| Cafés. Commerce............... | 133, 258, 267 |
| Canal de Marseille.............. | 14, 227 |
| Canal latéral au Rhône.......... | 362 |
| Cathédrale (construction de la)... | 10 |
| Céréales. Commerce et Monographie......................... | 130, 233 |
| Charbons. Commerce........... | 140, 331 |
| Château Borély................. | 10 |
| Chemins de fer................. | 21, 201 |
| Chine. Commerce et Navigation.. | 166 |
| Cimetières (concessions dans les). | 14 |
| Cires, Monographie............. | 142, 347 |
| Classement, d'après leur tonnage, des navires à voiles et à vapeur. | 39, 106 |

| | PAGES |
|---|---|
| Cochinchine, Commerce......... | 167 |
| Colonies anglaises.............. | 175 |
| Colonies françaises............. | 33, 90, 148 |
| Commerce extérieur et cabotage.. | 26, 62 |
| Commerce et Industrie, État actuel | 129 |
| Commerce spécial (mouvement du) | 111, 112 |
| Corniche (chemin de la)......... | 10 |
| Côte occidentale d'Afrique....... | 162 |
| Cotons en laine................. | 135, 285, 293 |
| Cuirs, Monographie............. | 314 |
| Danemark, Commerce........... | 150 |
| Docks et Entrepôts (établissements des).................. | 193 |
| Écoles publiques et Salles d'asile. | 11, 17, 18 |
| Effectif de la Marine marchande.. | 48 |
| Église de Saint-Michel........... | 11 |
| Église de Saint-Vincent-de-Paul.. | 11 |
| Égypte. Commerce et Industrie... | 160 |
| Emprunts de la Ville de Marseille. | 15 |
| Enregistrement (droits d')....... | 20 |
| Entrepôts...................... | 191, 193 |
| Équipages, Statistique.......... | 29 |
| Espagne. Commerce............ | 154 |
| Estelle (rue).................... | 10 |
| États barbaresques.............. | 161 |
| États-Unis..................... | 168 |
| Faculté des Sciences............ | 11 |
| Filles publiques. Produit des visites......................... | 14 |
| Gorée. Commerce............... | 183 |
| Graines oléagineuses............ | 134, 270, 278 |
| Grèce. Commerce et Navigation.. | 157 |
| Guadeloupe. Commerce et Navigation....................... | 179 |
| Guyane française. Commerce et Navigation.................... | 33, 177 |
| Haïti. Commerce et Navigation... | 173 |

| | PAGES |
|---|---|
| Huileries. Monographie | 139, 319 |
| Ile de la Réunion | 33, 176 |
| Inde. Comptoirs français | 33, 94, 183 |
| Indes anglaises | 164 |
| Indes hollandaises | 165 |
| Industrie. Tableau des principaux établissements | 147 |
| Instruction publique | 17 |
| Italie. Commerce et Navigation | 156 |
| Japon. Commerce et Navigation | 166 |
| Joliette (quartier de la) | 10 |
| Laines. Monographie | 137, 301 |
| Longchamp (palais de) | 10 |
| Lieutaud (cours) | 10 |
| Madagascar (Sainte-Marie de) | 34 |
| Marine marchande (effectif de la) | 48 |
| Marchandises (mouvement des) | 113 |
| Marchandises. Comptes spéciaux | 116, 119, 128 |
| Martinique. Commerce | 34, 178 |
| Maurice. Possessions anglaises | 163 |
| Mayotte et Nossi-Bé | 173 |
| Mexique. Commerce | 169 |
| Minoterie. Monographie | 144, 356 |
| Monographies des principales branches du Commerce et de l'Industrie | 233 |
| Morue (pêche de la) | 143, 348 |
| Navigation intérieure | 362 |
| Navigation à vapeur | 32, 57, 77, 104 |
| Navires à voiles | 54, 102 |
| Navires à voiles et à vapeur | 31 |
| Navires chargés et sur lest | 27 |
| Noailles (rue de) | 10 |
| Norwége. Commerce | 150 |
| N.-D. de la Garde (chapelle de) | 11 |
| Numéraire (Importations et exportations | 115 |
| Observatoire (boulevard de l') | 10 |
| Observatoire d'Astronomie | 11 |
| Octroi. Comptabilité, statistique | 13, 366 |
| Palais de Justice | 10 |
| Pâtes alimentaires | 145, 360 |
| Pavillons étrangers et français | 30, 74 |
| Peaux de chèvres, Monographie | 309 |
| Peaux de moutons en laine | 308 |
| Peaux et tanneries | 138 |
| Pêche de la morue | 36, 96 |
| Pérou. Commerce | 173 |
| Pesage et mesurage (droits de) | 13 |
| Pétrole. Monographie | 140, 327 |
| Philippines. Commerce | 173 |
| Poivres. Monographie | 134, 269 |
| Population. Statistique | 9, 365 |
| Port de Marseille | 211, 215 |
| Portugal. Commerce | 153 |
| Postes. Statistique | 21, 368 |
| Préfecture (Hôtel de la) | 10 |
| Résultats obtenus | 201 |
| République (rue de la) | 10 |
| Rio-de-la-Plata | 172 |
| Riz. Monographie | 142, 344 |
| Rouvière (rue) | 10 |
| Russie | 149 |
| Saint-Louis (Sénégal) | 183 |
| Savonnerie marseillaise | 143, 350 |
| Semoules. Monographie | 145, 360 |
| Sénégal. Saint-Louis et Gorée | 34, 183 |
| Soies et cocons | 137, 294, 300 |
| Statistique. Documents divers | 365, 368 |
| Sucres. Monographie | 130, 241, 257 |
| Suède. Commerce | 150 |
| Suif brut et saindoux | 142, 346 |
| Suisse. Commerce | 184 |
| Tableaux du commerce extérieur | 62 |
| Tribunal de Commerce | 368 |
| Tableau synoptique du mouvement de la navigation | 8 |
| Tanneries. Monographie | 138, 355 |
| Télégraphes | 21 |
| Timbre (produits du) | 20 |
| Tourteaux de graines oléagineuses | 135, 279, 284 |
| Transit | 186 |
| Travaux publics exécutés de 1855 à 1874 | 10, 228 |
| Turquie. Commerce | 158 |
| Uruguay. Commerce | 171 |
| Venezuela. Commerce | 169 |
| Vins et liqueurs. Monographie | 141, 339 |

